

UNIVERSITÉ DE CAEN
FACULTÉ DE DROIT

LES OBLIGATIONS DE L'ARMATEUR
ENVERS LES
MARINS MALADES OU BLESSÉS
AU COURS DE LEUR EMBARQUEMENT

THÈSE pour le Doctorat

soutenue publiquement

*dans la Salle des Actes de la Faculté de Droit
le Mardi 5 Avril 1938, à 16 h. 30*

par **Jacques SEBIRE**

Avocat au Barreau du Havre

Jury d'examen :

MM. PERREAU, *professeur*, Président de la Thèse ;
LEPARGNEUR } *assesseurs.*
SAINT-GERMÈS }



LE HAVRE

Imprimerie du Journal Le Petit Havre, 35, rue Fontenelle

1938

LES OBLIGATIONS DE L'ARMATEUR

ENVERS LES

MARINS MALADES OU BLESSÉS

AU COURS DE LEUR EMBARQUEMENT



Digitized by the Internet Archive
in 2026

UNIVERSITÉ DE CAEN
FACULTÉ DE DROIT

LES OBLIGATIONS DE L'ARMATEUR

ENVERS LES

MARINS MALADES OU BLESSÉS

AU COURS DE LEUR EMBARQUEMENT

THÈSE pour le Doctorat

soutenue publiquement

dans la Salle des Actes de la Faculté de Droit

le Mardi 5 Avril 1938, à 16 h. 30

par **Jacques SEBIRE**

Avocat au Barreau du Havre

Jury d'examen :

MM. PERREAU, *professeur*, Président de la Thèse ;
LEPARGNEUR } *assesseurs.*
SAINT-GERMÈS }



LE HAVRE

Imprimerie du Journal **Le Petit Havre**, 35, rue Fontenelle

1938

La Faculté n'entend donner ni approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



UNIVERSITÉ DE CAEN - FACULTÉ DE DROIT

ANNÉE SCOLAIRE 1937-1938

Doyen :

M. HENRY NEZARD (*, I, ☞)

Doyen honoraire :

M. EUSTACHE PILON (O. *, I, ☞)

Assesseur du Doyen :

M. GOMBEAUX (*, I, ☞)

Professeurs honoraires :

MM. CABOUAT (O. *, I, ☞)

DEGOIS (I, ☞)

Professeurs :

MM. NÉZARD (*, I, ☞), professeur de Droit administratif, chargé du Cours de Législation Minière ;

GOMBEAUX (*, I, ☞), professeur de Droit civil, chargé du Cours de Droit international privé ;

BRIDREY (*, I, ☞), professeur de Droit romain, chargé du Cours d'Histoire du Droit Public ;

LEPARGNEUR (*, I, ☞), professeur de Droit commercial, chargé du Cours de Droit maritime ;

LEMONNIER (I, ☞), professeur de Droit civil, chargé du Cours de Législation industrielle ;

PERREAU (*, ☞), professeur de Droit criminel, chargé du Cours de Droit civil approfondi et comparé ;

LAMPUÉ (☞), professeur de Droit international public et de Droit constitutionnel ;

YVER (☞), professeur d'Histoire du Droit français et d'Histoire du Droit privé, chargé du Cours d'Histoire de la Coutume de la Normandie ;

PRUD'HOMME (*, ☞, ☞), professeur de Procédure Civile et de Voies d'Exécution ;

FRÉJAVILLE, professeur de Droit Civil ;

BESNIER, professeur de Droit Romain ;

LEDUC, professeur d'Economie Politique, chargé du Cours d'Histoire des Doctrines Economiques et du Cours de Législation Financière ;

SAINT-GERMÈS, professeur d'Economie Politique.

Secrétaire :

M. ROUX (☞, ☞, I, ☞), secrétaire des Facultés de l'Université de Caen.

A MON PÈRE

M^e Fernand SEBIRE

Avocat au Barreau du Havre

A MA MÈRE

BIBLIOGRAPHIE

- J. ALLEGRET. — *Les risques professionnels des gens de mer*. Thèse, Rennes 1907.
- D. DANJON. — *Traité de Droit Maritime Français*. 2^e édition, t. 1^{er} 1926 (avec le concours de Jean LEPARGNEUR).
- A. DESJARDINS. — *Traité de Droit Commercial Maritime* (1882).
- FILLEAU. — *Traité de l'engagement des équipages des bâtiments de commerce* (1862).
- P. FOURNIER. — *Etude sur les articles 79 à 86 du Code du Travail Maritime*. Marseille 1934.
- O. LASBORDES. — *Etendue de l'obligation de l'armateur dans le cas de maladie survenue aux marins pendant leur embarquement*. Thèse. Paris 1926.
- LYON-CAEN et RENAULT. — *Traité de Droit Commercial Maritime*. Tome 5, 2^e édition 1894 et 3^e édition.
- J.-M. PARDESSUS. — *Cours de Droit Commercial*. Tome 2, 1856.
- PLANIOL et RIPERT. — *Traité Pratique de Droit Civil*. Tome VI (avec le concours de ESMEIN), 1930.
- POTHIER. — *Œuvres complètes*. Tome VI. *Traité du contrat de louage*. Edition Thomine et Fortie 1821.
- PROSZYNSKI. — *La Marine Marchande et le risque professionnel*. Thèse, Paris 1912.
- G. RIPERT. — *Droit Maritime*. Tome I^{er}, 3^e édition 1929.
- SACHET. — *Traité Théorique et Pratique de la législation sur les accidents du Travail et les maladies professionnelles*. 7^e édition 1926.
- Les us et coutumes de la mer*. — (Jugements d'Oléron). — (Ordonnances de Wisby. — Ordonnances de la Hanse Teutonique). Edition Eustache Viret, à Rouen 1671.
- VALIN. — *Nouveau Commentaire sur l'ordonnance de la Marine du mois d'août 1681* (1764).
- L. DE VALROGER. — *Commentaire théorique et pratique du livre II du Code de Commerce* (1883).
- WAHL. — *Précis du Droit Maritime* (1924).

REVUES ET RECUEILS DE JURISPRUDENCE

Comité Central des Armateurs de France (C.C.A.F.).

Circulaires imprimées et dactylographiées.

Circulaires 1314, 1385 et 1462.

Revue Internationale de Droit Maritime (R.I.D.M.).

Publiée par F.-C. AUTRAN (1885-1922).

Revue de Droit Maritime Comparé (Dor).

Publiée par Léopold DOR depuis 1922.

Supplément bi-mensuel de Droit Maritime Français (Dor. sup).

Publiée par Léopold DOR depuis 1923.

DALLOZ. — *Répertoire Méthodique et Alphabétique de Législation, de Doctrine et de Jurisprudence.* (V^{is} Droit Maritime et Organisation Maritime).

— *Supplément au Répertoire* (V^o Droit Maritime).

— *Recueil Périodique et Critique de Jurisprudence, de Législation et de Doctrine* (D).

— *Recueil Hebdomadaire de Jurisprudence* (D. H.).

— *Nouveau Code de Commerce* annoté. Tome III. 1937.

FUZIER-HERMAN. — *Répertoire Général Alphabétique de Droit Français.* Supplément, tome VII (V^o Gens de Mer 1928).

Gazette du Palais. — *Recueil Mensuel* (G. P.).

Journal de Jurisprudence Commerciale et Maritime de Marseille.

— Fondé en 1820 par GIROD et CLARIOUD (Rec. Marseille).

Recueil de la Gazette des Tribunaux. — (Gaz. Trib.).

Recueil de Jurisprudence Commerciale et Maritime du Havre. —

Fondé en 1885 par J. GUERRAND (Rec. Havre).

Sirey. — *Recueil Général des Lois et des Arrêts* (S).

INTRODUCTION

Le caractère général le plus saillant de notre Droit avant la Révolution était incontestablement la diversité. Diversité dans les sources puisque, selon les circonstances, la force exécutoire émanait de la Coutume, des Ordonnances, des Edits ou encore des Arrêts de règlement. Diversité territoriale puisque chaque région avait son histoire et que malgré la présence d'une autorité centrale, les provinces avaient gardé le reflet de leur fortune passée. Enfin, diversité selon les sujets ; non seulement la Société était divisée en trois ordres, mais encore à l'intérieur de ces ordres, de nouvelles hiérarchies ou de nouvelles divisions apparaissaient, toutes caractérisées par des prérogatives ou des obligations particulières.

Toutes ces catégories de personnes avaient joui d'une vie propre. Elles s'étaient elles-mêmes constituées selon la force des choses, bien avant l'apparition d'une autorité centrale en la personne du Roi. En présence de cette organisation naturellement issue de la vie d'un peuple, la royauté avait senti que son rôle était, non de combattre les forces en présence desquelles elle se trouvait, mais de les respecter et de les composer pour les mieux contrôler ensuite.

Puisque la Révolution avait fait table rase de toutes les distinctions et de tous les privilèges, le Législateur révolutionnaire supprima radicalement la diversité et entreprit l'application des grands principes d'Unité et d'Egalité. Il

fut aisé, étant donné les circonstances, d'arriver à l'unité de législation quant à sa source et quant à son application territoriale. La Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen avait énergiquement affirmé l'égalité de tous devant la Loi. Pour sauvegarder cette égalité, il fallait encore poser le principe de la liberté individuelle et interdire toute apparition d'une force supérieure à l'individu en dehors de la Nation.

Ce fut l'œuvre de la loi Le Chapelier, des 14-17 juin 1791, dont l'article premier visait directement les ententes professionnelles : « L'anéantissement de toutes les espèces de corporations de citoyens de même état et profession étant une des bases fondamentales de la Constitution Française, il est défendu de les rétablir de fait sous quelque prétexte et quelque forme que ce soit ».

Il résulte de ces textes que le législateur a voulu proscrire tout intermédiaire entre l'Etat et les individus. C'était négliger l'expérience fournie par tous les siècles de l'Histoire et c'était nier l'existence du fait social d'une façon illogique puisqu'on avait cependant admis la valeur de l'Etat. Non seulement le XIX^e siècle nous a montré combien il était impossible d'empêcher les hommes de se grouper selon leurs affinités ou leur condition, puisqu'il a fallu reconnaître les syndicats et les associations, mais encore la loi a reconstruit elle-même les « classes » qui rappellent singulièrement les corporations d'autrefois.

Selon M. Josserand « on voit se développer par opposition à la notion de droit commun, la conception d'une législation de classe... De toutes parts, surgissent ou resurgissent des catégories sociales qui sont, non pas toujours, mais le plus souvent des catégories professionnelles

et qui suscitent autant de catégories juridiques régies par des statuts appropriés... Un droit de classe supplante le droit unitaire, en sorte que contrairement à la règle fondamentale posée dans l'article 6 de la Déclaration des Droits de l'Homme, la loi a véritablement cessé d'être la même pour tous (1) ».

Par conséquent, il n'est pas inexact de prétendre que dans une certaine mesure, nous revenons à la diversité. Ce retour à la multiplicité des statuts juridiques est impossible à éviter. On ne peut concevoir que tous les hommes, seraient-ils seulement d'une même nation, soient régis selon des principes intangibles et uniformes. Chaque activité de l'homme exige des règles particulières parfaitement adaptées à la situation considérée. Dès 1807, le Code des commerçants était promulgué, puis la loi consacra un droit artisanal, un droit ouvrier, un droit rural. Il existe également un droit pour les médecins, pour les assurés, pour les retraités, pour les anciens combattants, etc. . .

Les marins furent spécialement dotés du Code du Travail Maritime en 1926. Mais pour eux plus encore que pour les autres classes, ce code n'est pas, à proprement parler, une innovation. De tout temps, leur corporation a été considérée comme exceptionnelle et de nature à justifier des privilèges particuliers. Alors que les ouvriers de l'industrie terrestre n'avaient jamais joui jusqu'à 1898 d'une protection quelconque, les garantissant contre les risques de leur profession, les gens de mer, au contraire, étaient placés, soit par la coutume, soit par les textes, dans une situation spéciale. Les mœurs des gens de mer étaient rudes et l'homme

(1) JOSSERAND : *Sur la reconstitution d'un droit de classe*, D. H. 1937. Chronique, p. 1.

qui voulait servir à bord savait fort bien qu'il se soumettait à une discipline de fer, sous l'autorité souveraine du maître. Les marins devaient dormir vêtus : leurs moindres indisciplines étaient sévèrement châtiées. L'homme qui renversait de la bière plus qu'il n'en pouvait couvrir avec sa main était attaché au grand mât. S'il jetait sa ration ou celle d'un camarade à la mer, il était condamné à passer trois fois sous la quille. S'il blessait un autre membre de l'équipage au cours d'une rixe, on lui coupait la main. S'il commettait un meurtre, on le liait à sa victime et on le précipitait à la mer. Cette vie barbare emportait une contre-partie : les mêmes textes qui prévoyaient ces peines féroces, avaient également prévu le cas où le marin devait être défendu contre les aléas des voyages périlleux. C'était au navire qu'il appartenait de secourir le marin malade ou blessé : Les Rôles d'Oléron dont la plus ancienne copie remonte à 1266, comprenaient un article 7 ainsi conçu : « Quand il arrive qu'aucune ma-
 « ladie attaque un des mariniers de la nef, en rendant
 « service en ladite nef, le maître le doit mettre hors ladite
 « nef et lui doit trouver logis et lui bailler lumière comme
 « graisse ou chandelle et lui doit bailler un valet de ladite
 « nef à le garder ou lui donner une femme qui prenne soin
 « de lui et lui doit pourvoir de telle viande comme on use
 « en la nef, c'est à savoir autant comme il prenait quand
 « il était en santé... »

Tel est le texte en vertu duquel les marins du Ponant pouvaient exiger de leur armateur l'obligation aux soins et même une indemnité de nourriture. D'autres textes aussi anciens présentaient les mêmes dispositions pour d'autres régions : c'étaient le Consulat de la Mer, les

Ordonnances de la Hanse Teutonique (art. 45), les Ordonnances de Wisby (art. 19).

Lorsque le pouvoir royal eut une puissance suffisante pour codifier soit ces coutumes, soit les textes imposés par la tradition, il consacra surtout les règles précédemment établies. C'est dans cet esprit que fut rédigé l'article II, L. III, titre V de l'Ordonnance d'août 1681 sur la Marine : « Le matelot que sera blessé au service du navire ou qui tombera malade pendant le voyage sera payé de ses loyers et pansé aux dépens du navire. »

Le législateur de 1807 n'a pu méconnaître le droit spécial des marins, et l'article II a été reproduit dans l'article 262 du Code de Commerce. Un décret-loi du 4 mars 1852 a donné une force nouvelle à cet article en le déclarant d'ordre public. Une loi du 12 août 1885 est venue donner un caractère forfaitaire aux obligations de l'armateur en limitant le paiement des salaires de maladie et en prévoyant la possibilité de confier dans un certain cas les soins des marins malades ou blessés à l'autorité française, par le paiement d'une somme fixée à l'avance.

Malgré son origine lointaine, le système législatif réglant les rapports entre les armateurs et les marins était singulièrement diffus et, dès avant la guerre, on envisageait la codification de tous les textes relatifs à l'engagement des gens de mer. Une première commission fut réunie en 1913, sous la présidence de M. Grunebaum-Ballin. Cette commission aboutit à la rédaction d'un projet qui fut soumis à l'appréciation des organisations patronales et ouvrières. Ces travaux furent interrompus par la guerre. La Conférence internationale tenue à Gênes en 1920 adopta une « recommandation tendant à ce qu'il fut procédé à

une codification claire et systématique des lois nationales de chaque pays maritime, en vue de faciliter dans l'avenir l'établissement d'un statut international des marins ».

En France, le projet d'avant guerre fut repris par une Commission paritaire comprenant des groupements professionnels d'armateurs et de marins qui parvinrent à adopter un projet de loi qui fut déposé le 31 décembre 1921 sur le bureau de la Chambre des Députés. Ce projet subit quelques modifications de détail au cours de son examen par les Commissions parlementaires, fut définitivement voté par le Sénat le 19 novembre 1926 et promulgué le 13 décembre de la même année, sous le titre de « Code du Travail Maritime ». C'est, par conséquent, après une consultation directe des intéressés que la loi fut élaborée. Le droit de classe est tellement inéluctable que celles-ci sont admises à participer à la confection de leur charte. Les dispositions du nouveau Code n'avaient rien de révolutionnaire. M. Jean Félix, rapporteur du projet devant la Chambre des Députés, l'avait clairement indiqué en ces termes : « Le projet actuel ne comporte, en somme, que la réunion en un même texte, de textes déjà existants, que la constatation légale d'usages courants, les innovations de détail ne touchant, sauf en ce qui concerne la juridiction qui aura à connaître des litiges, ni aux principes, ni à la pratique actuelle du Contrat de Travail Maritime ». Après quelques années d'expérience, on s'aperçut que quelques-unes des innovations de détail signalées par le Rapporteur ne donnaient pas une entière satisfaction et c'est ainsi que, dès 1928, la Fédération nationale des Syndicats maritimes accepta de se rencontrer une seconde fois avec les représentants de l'armement pour remanier en particulier les

textes de 1926, relatifs aux soins des marins malades ou blessés. Cette réunion aboutit à un accord paritaire, signé le 18 mai 1929, et soumis six mois plus tard à la procédure parlementaire. Mais le Sénat et la Chambre des Députés n'étaient pas encore parvenus à s'entendre sur un texte unique lorsque le Gouvernement, profitant des pouvoirs étendus, à lui conférés par la loi du 28 février 1934, promulgua, le 30 juin 1934 un décret-loi modifiant les articles 79 à 86 et 121 du Code du Travail Maritime, dans un sens tout à fait voisin de celui préconisé par la Commission paritaire.

C'est sous l'empire de ces textes de 1926 et 1934 que nous vivons actuellement. Nous nous proposons d'étudier l'obligation de l'armateur envers les marins blessés ou malades, au cours de leur embarquement. Nous aurons, par conséquent, à analyser l'article 79 de la loi de 1926, ainsi que les textes qui le complètent.

Bien que le principe traditionnel de l'assistance obligatoire de l'armateur au bénéfice du marin ait toujours été consacré par les textes que nous avons rapidement passés en revue, nous verrons que la tendance de la nouvelle législation a été de préciser, d'organiser et aussi d'étendre sensiblement les droits des marins malades ou blessés au cours de leur contrat d'engagement.

L'étude des obligations de l'armateur, telles qu'elles sont énoncées dans les articles 79 à 86 du Code du Travail maritime, nécessite une division en trois parties.

Il convient, tout d'abord, de situer le champ et de déterminer les conditions d'application de la loi, et nous nous aiderons pour ce faire des articles généraux placés en tête du Code des Marins, ainsi que de l'article 79.

L'étude de l'« étendue » des obligations de l'armateur nous amènera ensuite à reprendre le même article 79, accompagné de ceux qui déterminent ses modalités d'application et qui limitent en une sorte de forfait la dette de l'armateur (articles 80 à 86).

Enfin, nous croyons utile de consacrer une dernière partie à un bref exposé de la procédure innovée en 1926 pour régler les litiges que peuvent diviser les armateurs et les marins.

PREMIÈRE PARTIE

CONDITIONS D'APPLICATION DE LA LOI

Deux conditions distinctes doivent être réunies pour entraîner l'application de la loi. Il faut, en premier lieu, que le sujet de droit soit un marin se livrant professionnellement au service de la mer, et il faut, en second lieu, que ce marin soit blessé au service du navire ou tombe malade au cours de son embarquement.

CHAPITRE PREMIER

CHAMP D'APPLICATION DE LA LOI

Pour voir dans son ensemble la catégorie des personnes protégées par le Code du Travail Maritime en cas de maladie ou de blessure, il est indispensable d'examiner la question sous son aspect objectif et subjectif en considérant, d'abord, à quelles navigations et ensuite à quelles personnes, prenant part aux navigations considérées, la loi va s'appliquer.

Ce problème qui comportait un assez grand nombre de difficultés avant 1926 a été heureusement simplifié par la solution très large qui lui a été donnée par le Code du Travail Maritime.

SECTION I

Nature et Genre de la Navigation

L'article 1^{er} du Code du Travail Maritime limite son champ d'application de la façon suivante :

« Tout contrat d'engagement conclu entre un armateur ou
« son représentant et un marin, et ayant pour objet un ser-
« vice à accomplir à *bord d'un navire en vue d'une expédition*
« *maritime*, est un contrat d'engagement maritime régi par
« les dispositions de la présente loi ».

Cet article n'a pas mis fin à une controverse. Depuis une vingtaine d'années, en effet, la Doctrine et la Jurisprudence avaient précisé d'une façon définitive dans quels cas les gens de mer pouvaient bénéficier de l'article 262 du Code de Commerce, mais cette mise au point n'avait pas été sans discussion.

§ 1. — NAVIGATION MARITIME

Il a toujours été acquis que la protection des marins blessés ou malades ne s'entend qu'à propos de la navigation maritime. Le Droit Maritime, en effet, ne s'applique qu'à la navigation sur mer ; la navigation fluviale ou *batellerie* est régie par le droit terrestre. Cette distinction élémentaire apparaît dans le Titre premier du Livre II du Code de Commerce « Des navires et autres bâtiments de mer ».

Bien que la définition des termes « navires de mer » et « navigation maritime » n'entre pas dans le cadre de cette étude, il nous paraît utile de reproduire ici trois propositions indiquées par M. Ripert, et qui « simplifient et éclaireissent le problème qui consiste à rechercher le criterium de la navigation maritime » :

1° La navigation qui s'exerce dans les eaux soumises au régime de l'Inscription Maritime est une navigation maritime ;

2° Le bâtiment qui pratique habituellement cette navigation est un navire ;

3° Le navire conserve sa qualité juridique lorsqu'il fait accessoirement une navigation non maritime (1).

Il faut évidemment exclure de cette définition les bâtiments de guerre. Ceux-ci font partie du Domaine Public de l'Etat, échappent à la réglementation administrative imposée aux propriétés privées et leur activité n'est pas génératrice de rapports de droit privé.

Mais les navires qui appartiennent à un Service public ou qui pourraient appartenir directement à l'Etat pour une navigation autre que la navigation de guerre, entrent dans l'application du Code de Travail Maritime ; ceci résulte clairement des dispositions de l'art. 2 de la loi ainsi conçu :

« Est considéré comme armateur pour l'application de la

(1) RIPERT, *Traité de Droit Maritime*, t. 1, n° 145.

« présente loi tout particulier, toute société, *tout service public* pour le compte desquels un navire est armé ».

Par conséquent, le marin au service, soit de l'Etat, soit d'un Service public peut se considérer comme protégé par les articles 79 et suivants du Code du Travail Maritime et nous verrons même qu'il profite de la compétence spéciale du Juge de Paix organisée par la loi alors que, normalement, il ne pourrait faire valoir ses droits que devant les juridictions administratives.

Tel sera le cas du marin engagé sur les bâtiments des Ponts et Chaussées, sur les bateaux-feux et baliseurs, sur les navires écoles et navires hôpitaux, sur les poseurs de câbles sous-marins, sur les navires servant au transport des condamnés ou sur les paquebots-poste.

La personnalité de l'armateur importe peu, il faut surtout que la navigation soit maritime.

Il nous faut signaler, ici, une difficulté sur l'interprétation du mot « navigation maritime » : elle vise le cas du marin malade ou blessé à un moment où le navire voyage accidentellement sur un fleuve en dehors de la limite de l'Inscription Maritime.

La Cour de Paris avait décidé, dans un arrêt du 20 février 1904 (1), qu'un inscrit ne pouvait bénéficier de la Caisse de Prévoyance et, par conséquent, de l'art. 262 du Code de Commerce, mais qu'il était couvert par la Loi du 9 avril 1898, parce qu'au moment de la blessure « le navire n'effectuait pas une navigation maritime, mais une navigation « fluviale qui ne saurait être considérée comme l'accessoire « de la partie du trajet effectuée dans les eaux maritimes ». Nous pensons qu'une telle décision ne pourrait plus être rendue en raison des textes légaux en vigueur aujourd'hui.

La loi du 22 juillet 1913 concernant les bâtiment de mer accomplissant une navigation mixte, a disposé que lorsque ces navires doivent accessoirement accomplir une partie de leur trajet hors des eaux maritimes, la totalité de leur par-

(1) R. I. D. M., XX, p. 17.

cours peut, néanmoins, être considérée comme maritime au point de vue de la réglementation du rôle d'équipage et de l'application de la loi du 25 décembre 1905 sur la Caisse de Prévoyance. La même disposition se retrouve, d'ailleurs, dans le décret du 8 novembre 1926. D'autre part, le Code du Travail Maritime, art. 1^{er}, semble bien subordonner son application à l'existence d'un contrat d'engagement maritime. Par conséquent, dès qu'un tel contrat existe régulièrement, il importe peu que le navire se trouve en mer ou dans les eaux fluviales non comprises dans les limites de l'Inscription Maritime.

A ces arguments de texte, il faut ajouter l'opinion de la Doctrine qui avait critiqué la décision de la Cour de Paris. Il était illogique, disait-on, de soumettre les armateurs à des systèmes de responsabilité différents selon l'endroit où le sinistre se produisait ; on ajoutait, également, qu'il était anormal de ne pas considérer l'engagement du marin comme indivisible ; dès que cet engagement était régulièrement passé en présence de l'autorité maritime, il met en jeu le droit spécial des marins et ce droit seulement. Enfin, nous respectons, en raisonnant ainsi, la troisième proposition de M. Ripert citée plus haut : « Le navire conserve sa qualité juridique lorsqu'il fait accessoirement une navigation non maritime ». *A fortiori*, le navire conservera cette qualité quand il fera accidentellement une navigation non maritime.

§ 2. — VALEUR DU RÔLE D'EQUIPAGE

Peut-on ajouter au criterium dégagé par M. Ripert un signe extérieur et matériel permettant de reconnaître si on est en présence « d'une navigation maritime ». En d'autres termes, que penser de l'existence du rôle d'équipage pour reconnaître la qualité de navire de mer au bâtiment qui en est muni ?

On sait que tout bâtiment doit avoir, soit un rôle d'équipage, soit un permis de circulation. Le rôle d'équipage est

obligatoire pour tous les navires de mer en vertu de l'art. 2 du décret-loi du 19 mars 1852 et même pour ceux de plaisance depuis la Loi du 14 juillet 1908 (art. 35). Les autres bâtiments n'ont qu'un permis de circulation, soit parce qu'ils n'accomplissent pas une navigation maritime, soit parce que la navigation maritime à laquelle ils se livrent n'est pas professionnelle.

Un arrêt de la Cour de Cassation du 8 février 1913 (1) a rappelé ce principe, à propos d'un chaland, dans les termes suivants :

« Un chaland n'est assujetti qu'au permis de circulation si
« sa navigation a lieu principalement dans les eaux fluviales
« et les eaux maritimes intérieures et pour la plus faible
« partie en mer, le rôle d'équipage ne devient obligatoire que
« lorsqu'il s'agit d'un chaland de mer dont la navigation
« s'effectue principalement en mer. »

L'existence du rôle d'équipage a constitué, aux yeux de certains, la constatation officielle que le bâtiment avait l'aptitude physique et juridique à la qualité de navire ; une jurisprudence assez rare, d'ailleurs, a suivi cette opinion (2). Pour M. Ripert, bien que l'existence des papiers officiels ait une extrême importance, étant donné la très grande précision des textes administratifs qui régissent la matière, le fait qu'un bâtiment soit muni ou non d'un rôle d'équipage ne suffit pas à déterminer sa qualité juridique.

« Normalement, le bâtiment qui effectue une navigation
« maritime sera muni de l'acte de francisation et du rôle
« d'équipage. Mais il n'en aurait pas moins le caractère juri-
« dique de navire, si par suite d'une fraude ou d'une erreur,
« ou par application d'une dispense légale, il en était démuné,
« et il faudrait lui refuser ce caractère si, bien que muni de
« ces pièces officielles, il effectuait un trajet exclusivement
« fluvial. » (3)

(1) Cass. Crim., 8 fév. 1913, S. 1915, I, 81 ; D. 1914, I, 285.

(2) Trib. Com. Rouen, 17 mai 1897, R. I. D. M., XIII, p. 53.

(3) RIPERT, traité, t. I, n° 140.

Nous pensons que cette réserve est judicieuse, mais nous sommes obligés de constater néanmoins que toute navigation maritime suppose la confection d'un rôle d'équipage et que le Code du Travail Maritime dans ses art. 8, 9 et 12 indique d'une façon très nette que tous les contrats d'engagement maritime doivent être inscrits ou annexés au rôle d'équipage, si bien que nous pouvons admettre une coïncidence parfaite entre la navigation maritime et l'existence du rôle d'équipage.

§ 3. — NAVIGATION PROFESSIONNELLE ET ACTIVE

Afin de compléter cette analyse de la nature de la navigation à laquelle s'applique la loi, il nous faut encore indiquer que cette navigation doit être professionnelle et active. Ces deux conditions ne sont pas expressément formulées dans la loi de 1926, mais les lois des 20 juillet 1897 et 14 juillet 1908 sur la Caisse des Invalides de la Marine, prescrivent à l'Administration de ne délivrer un rôle d'équipage qu'aux bâtiments qui effectuent une navigation maritime professionnelle et active. L'exigence légale relative à ces deux caractères s'explique par le souci légitime qu'a eu le législateur de réprimer la navigation fictive et de réserver le bénéfice de la Caisse de Prévoyance, de la Caisse des Invalides de la Marine et des avantages spéciaux en cas de blessure et maladie à ceux-là seuls qui s'adonnent principalement au métier de marin et qui le pratiquent effectivement.

La définition de la navigation professionnelle est donnée par l'art. 3 de la loi du 14 juillet 1908 qui indique, en effet, que les services accomplis par les inscrits maritimes sur des navires français de commerce, de pêche ou de plaisance, constituent une navigation professionnelle lorsque celle-ci est accomplie comme principal moyen d'existence. « Toutefois, dit la loi, la navigation n'est pas considérée comme « professionnelle : 1° Lorsqu'elle a pour objet l'exploitation « de parcelles concédées sur le domaine public maritime, à « moins que cette exploitation ne nécessite une navigation

« totale de trois milles au minimum ; 2° Lorsqu'elle a pour
« objet l'exploitation au moyen de bateaux non pontés, de
« propriétés riveraines agricoles ou industrielles ; 3° Lors-
« qu'elle a lieu sur des chalands, pontons et autres engins
« flottants, incapables de naviguer par leurs propres
« moyens et dont les voyages ne s'effectuent pas principale-
« ment en mer, à moins qu'il ne s'agisse d'inscrits ou bien
« affectés au service des baliseurs et des bateaux-feux
« dépendant de l'Administration des Ponts et Chaussées,
« ou bien détachés du vapeur remorquant lesdits engins
« pour effectuer les manœuvres maritimes de ces derniers ;
« 4° Lorsqu'elle est accomplie par des agents de l'Etat,
« embarqués sur les bâtiments ou embarcations affectés à
« un service public, s'ils acquièrent pendant ce temps des
« droits à une pension civile ou militaire. »

Nous voyons que la loi, pour différencier la navigation professionnelle de la navigation non professionnelle a dû considérer et le navire et les personnes qui montent à bord de ces navires.

Nous n'avons pas à envisager, ici, l'incidence de la qualité des personnes sur le caractère professionnel ou non de la navigation, mais nous avons à retenir que la petite navigation tendant à l'exploitation des parcelles concédées du domaine public maritime, des propriétés riveraines agricoles ou industrielles, ne met pas en jeu le Code du Travail Maritime en cas de blessure d'un homme d'équipage, et qu'il en est de même pour la navigation des chalands et pontons qui ne sillonnent qu'accessoirement la mer. Et ceci s'explique fort bien si l'on considère que les gens qui coopèrent à la marche de ces bâtiments ne passent en mer qu'une infime partie de leur vie professionnelle et sont, ordinairement, protégés par la loi du 9 avril 1898.

Pour illustrer cette loi, il convient de citer un arrêt du Conseil d'Etat du 22 mai 1936 (1) qui a sanctionné favorablement le refus de l'octroi d'un rôle d'équipage à un bateau

(1) D H, 1936, 430.

scaphandrier pour ce motif que « les mouvements pour se rendre au lieu de travail, des bateaux-scaphandriers, qui constituent des ateliers flottants, ne sauraient être regardés comme rentrant dans les navigations réputées professionnelles par ladite loi du 14 juillet 1908. »

Il faut encore que la navigation soit active. C'est aussi dans la loi du 14 juillet 1908, art. 2, que l'on trouve cette condition. La loi exige pour le décompte des mois de navigation en vue de l'inscription à la Caisse des Invalides, une certaine proportion entre les jours où la navigation est effectuée et les jours où le navire reste à quai pendant la durée de l'embarquement administratif. Il faut, par exemple, quand il s'agit d'un armement au bornage ou à la petite pêche, que la navigation comporte des sorties en mer tous les trois jours en moyenne, quelle que soit la longueur de ces sorties. Cette condition d'activité intéresse moins directement la mise en jeu du risque professionnel de l'armateur, bien que la loi du 13 décembre 1926 suppose d'elle-même une navigation active. Ne verrons-nous pas, en effet, qu'en principe la blessure du marin doit avoir un rapport direct avec le « service du navire » ou que la maladie doit être contractée « au cours de l'embarquement après que le navire a quitté le port ».

Cela nous permet d'indiquer immédiatement que, lorsque le navire est désarmé, le marin blessé ou qui tombe malade à bord n'est pas protégé par le Code du Travail Maritime dont les règles ne s'appliquent qu'aux contrats relatifs aux services accomplis en période d'embarquement. Dans l'intervalle des voyages, en effet, le marin est traité comme un ouvrier ordinaire (1). La distinction est expressément faite par l'art. 4.

Cette dualité dans la législation concernant les marins selon qu'ils sont à terre ou en mer a toujours existé : on avait tenté de la faire disparaître au début de l'élaboration du Code du Travail Maritime.

(1) Marseille, 3 décembre 1925, Dor. sup., 4, 137.

La première Commission d'étude réunie en 1914 aurait voulu rendre homogènes les règles de responsabilité nées du contrat d'engagement maritime, et éviter la mise en œuvre de deux systèmes de responsabilité selon que le marin, bien qu'au service du même armateur, est en période de navigation ou non.

Une telle réforme aurait eu des avantages en raison de ce fait que maintenant les marins sont moins liés au navire qu'à une Compagnie de navigation qui les emploie sur des unités différentes et les garde sur ses contrôles pendant les périodes de désarmement. Mais la Commission paritaire de 1920 apporta de sérieuses objections à cette conception nouvelle et nous pensons que c'est à bon escient que les règles exorbitantes du droit commun ne protègent le marin que lorsque celui-ci est en mer. C'est pour contre-balancer les risques professionnels exceptionnels de la navigation maritime qu'elles ont été créées. Il n'y a pas lieu de les appliquer à un moment où le marin n'est pas plus exposé que l'ouvrier de terre. Seule une navigation active justifie la protection spéciale de la loi.

SOUS-SECTION

Genre de la Navigation

La navigation doit revêtir un caractère maritime, professionnel et actif, ces trois conditions sont suffisantes pour rendre applicable la loi de 1926 et il en était de même au temps de l'art. 262 du Code de Commerce. Le genre de la navigation importe peu. La navigation au long cours, le cabotage, le bornage, la grande ou la petite pêche et même la navigation de plaisance entraînent la conclusion de contrats d'engagement maritime, et, partant, l'application de toutes les dispositions du Code spécial des marins (art. 1^{er} de la Loi). Ce principe était déjà reconnu avant 1926. Cependant, son application a été discutée pour la navigation de plaisance jusqu'en 1913 et pour la petite pêche jusqu'en 1924. Il est

intéressant, au point de vue historique, de rappeler les difficultés qui se sont produites :

§ 4. — NAVIGATION DE PLAISANCE

Une certaine partie de la Doctrine avait toujours pensé qu'en aucun cas les règles du Code de Commerce ne s'appliquaient à la navigation de plaisance ; c'était, en particulier, l'opinion de De Valroger (1). « Les dispositions du Livre II ne paraissent en effet concerner, comme l'indique sa rubrique, que le commerce maritime. Or, les yachts sont complètement étrangers au commerce maritime qui leur est même formellement interdit ». C'était également l'opinion de Lyon-Caen (2).

La jurisprudence des Cours d'Appel, au contraire, était favorable à l'application des différentes dispositions du Livre II du Code de Commerce aux navires de plaisance (application aux yachts des articles 197 et 214 C. Com. en particulier).

La question s'est posée avec une grande netteté en 1910 dans une affaire où le mécanicien Fabritzius, tombé malade à bord du yacht *Triomphante* demandait à son profit le bénéfice de l'art. 262 du Code de Commerce. Le Juge de Paix du Havre, qui connut de cette instance en premier ressort (3), n'hésita pas, après s'être déclaré compétent, à accorder au demandeur ses salaires de maladie en vertu de l'article invoqué. Ce jugement fut réformé par le Tribunal Civil du Havre le 28 juillet 1910 (4). Les juges d'appel considérèrent que les règles du Code de Commerce ne pouvaient être étendues à la navigation de plaisance qui n'existait pas au moment de la rédaction du Code. Cette décision fut cassée par un arrêt

(1) de VALROGER : commentaires du Livre II du C. Com., t. I, n° 9.

(2) Lyon Caen : examen de jurisprudence. — *Revue critique* 1903, p. 527 ; 1914, p. 399.

(3) R. I. D. M. : t. XXVI, p. 207.

(4) R. I. D. M. : t. XXVI, p. 327.

du 19 février 1913 (1) dans lequel la Cour de Cassation invoquait la tradition et mettait en avant le souci du législateur de protéger tous les gens de mer :

« Attendu que les termes de l'art. 262 sont généraux ; qu'il
« reproduit les dispositions par lesquelles l'Ordonnance de
« 1681 réglementait tous les *contrats maritimes* dans le but
« d'encourager la marine et de former les matelots pour le
« service de l'Etat ; qu'édicte dans l'intérêt des inscrits mari-
« times, il leur est applicable quelle que soit la navigation
« pour laquelle ils sont engagés ».

M. Ripert approuve cette jurisprudence devenue définitive, mais il fait remarquer, à juste titre, que la protection reconnue au marin par la Cour de Cassation ne lui est pas due parce qu'il est inscrit maritime. Nous verrons qu'un agent du service général à bord qui n'est pas inscrit, aurait pu bénéficier de la même décision. Cette protection est due au marin parce qu'il navigue professionnellement en mer. D'autre part, poursuit M. Ripert, on aurait pu ajouter en faveur de l'application extensive de l'art. 262 un argument tiré de la loi du 29 décembre 1905 sur la Caisse de Prévoyance. Cette loi s'applique à tous les inscrits maritimes quelle que soit la navigation entreprise (art. 1, par. 2). L'art. 4 assujettit formellement les propriétaires des bâtiments de plaisance au paiement de la taxe et l'art. 12 déterminant le point de départ des pensions suppose l'application de l'art. 262. Ces dispositions constituent la manifestation évidente des intentions du législateur moderne.

La discussion que nous avons rapportée est terminée depuis 1913. Il est hors de doute que l'art. 79 de la loi de 1926 s'applique aussi à la navigation de plaisance, ceci résulte de l'art. 3 de la même loi. Et nous pensons que c'est avec raison que les matelots des navires de plaisance sont protégés de la même façon que ceux de la marine de commerce puisque tous sont exposés aux mêmes risques.

(1) R. I. D. M. : t. XXVIII, p. 675 et D. 1914, I, 321 et note Ripert.

Depuis la nouvelle loi, un jugement de Marseille, en date du 2 mars 1932 (1), a consacré à nouveau le principe.

Presque toutes les lois étrangères considèrent la navigation de plaisance comme devant être régie par le Code de Commerce ; il en est ainsi en Italie, en Allemagne et au Japon. L'Angleterre applique sans difficulté le « Merchant Shipping Act » aux yachts. Toutefois la Loi Belge du 10 février 1908 a exclu la navigation de plaisance de la navigation maritime en exigeant que cette navigation ait un but lucratif.

§ 5. — PETITE PÊCHE

La discussion sur les soins des marins malades ou blessés à bord des bateaux de pêche s'était instaurée sur des considérations différentes de celles que nous venons d'étudier. Dès 1844 la Cour de Cassation avait indiqué d'une façon formelle que les bateaux de pêche n'étaient pas exclus du droit maritime : « Il faut entendre par bâtiments de mer, quelles que soient leurs dimensions et leurs dénominations, tous ceux qui, avec un armement et un équipage qui leur sont propres, remplissent un service spécial et *suffisent à une industrie particulière* ; ainsi il faut considérer comme bâtiments de mer les sloops, barques et bateaux de pêche » (2). Cette jurisprudence fut admise par l'unanimité de la Doctrine, mais certains auteurs pensèrent cependant que l'art. 262 du Code de Commerce ne visait pas les pêcheurs côtiers et cette opinion se fondait sur deux arguments. Nous retrouverons plus loin l'argument déduit de cette idée que le marin pêcheur ne peut demander le paiement de ses soins à l'armateur parce qu'il est, dans presque tous les cas, engagé à la part, qu'il doit se considérer comme l'associé de l'armateur et, par conséquent, participer aux mêmes risques que celui-ci. Le second argument était fondé sur l'interprétation littérale de l'art. 262 qui exigeait que le matelot tombât malade *pendant le voyage*.

(1) Trib. Com. Marseille., 2 mars 1932. *Dor. sup.*, t. X, p. 179.

(2) Cass., 20 fév. 1844 S-44, I, 197.

C'est ainsi que Filleau (1) estimait que l'art. 262 ne pouvait s'appliquer au cas envisagé puisque le bateau de petite pêche n'accomplit jamais un « voyage » au sens de l'art. 194 du Code de Commerce. Il regagne, en effet, son port tous les jours en principe.

Dans une telle hypothèse, poursuivait-il, la présomption qui pèse sur l'armateur ne se comprend plus puisque le pêcheur passe à terre la plus grande partie de son temps. Enfin, si le risque venait à se réaliser, il aurait pour conséquence pratique d'amener la ruine de l'armateur qui n'est qu'un simple patron pêcheur vivant dans une condition toute voisine de celle des compagnons qu'il emploie. Cette théorie fut encore défendue en décembre 1926, par M. Lasbordes (2). Le Tribunal de La Rochelle a aussi considéré que l'article 262 ne pouvait se concevoir qu'à l'occasion d'un voyage au long cours et a refusé d'en faire l'application en faveur d'un marin tombé malade sur un bateau de pêche (3). Ce jugement fut cassé en 1912 (4) ; la Cour Suprême a jugé que l'art. 262 était précis et formel ; qu'il mettait les frais de traitement à la charge du navire quelle que soit la durée du voyage et que l'art. 194 du Code de Commerce ne visait que l'application de l'art. 193 réglant l'extinction du droit de suite des créanciers privilégiés ou chirographaires.

Cette interprétation nous paraît tout à fait conforme à l'esprit du législateur. Quant à la considération tirée de l'intérêt qu'il y a à décharger les petits patrons de l'onéreuse obligation de soigner leurs matelots, nous pensons qu'elle ne saurait être valablement retenue. Un argument basé sur des raisons économiques n'est pas susceptible de détruire une interprétation logique des textes, d'ailleurs, on pourrait objecter en outre que les risques courus par les propriétaires des plus modestes barques de pêche peuvent faire l'objet

(1) FILLEAU : *Traité de l'engagement des équipages*, 2^e édition, n^{os} 212, 308.

(2) LASBORDES. — L'obligation de l'armateur dans le cas de maladie survenue au marin. — Thèse, Paris 1926, p. 30.

(3) Trib. Civ. de La Rochelle, 19 mars 1907. R. I. D. M., XXVIII, p. 5.

(4) Cass. Civ., 29 janvier 1912. R. I. D. M., XXVIII, p. 8.

d'un contrat d'assurance dont les frais ne pourraient en aucun cas amener la ruine des souscrivants.

La discussion qui avait pu s'instaurer avant 1926 est maintenant impossible. Le terme « voyage » n'est plus employé dans le nouvel art. 79 qui spécifie simplement que le marin doit être payé et soigné « s'il tombe malade pendant le cours de son embarquement ».

Enfin, il est curieux de remarquer qu'en pratique, la loi ne joue pas à propos de la petite pêche. Il est tout à fait exceptionnel qu'un patron pêcheur se voie réclamer les salaires de maladie auxquels auraient droit ses matelots ; ceux-ci s'adressent directement à la Caisse de Prévoyance. Cette possibilité leur est donnée par l'art. 12 de la loi du 29 décembre 1905 modifié par la loi du 19 avril 1910 qui dispose que « les pensions et allocations de la Caisse *prennent cours* pour « les participants embarqués sur des bateaux armés pour la « petite pêche et appartenant soit aux patrons ou à leurs « veuves, soit à des armateurs ne possédant que des bateaux « d'un tonnage inférieur à 50 tonneaux du *jour de leur mise* « *à terre* ». Il n'en reste pas moins certain que la jurisprudence de la Cour de Cassation et le texte du Code du Travail Maritime sont formels et qu'un matelot engagé pour la petite pêche pourrait réclamer à son armateur, quel qu'il soit, le bénéfice intégral de la loi qui le protège.

SECTION II

Personnes protégées

C'est seulement en considérant la navigation que nous avons étudiée l'étendue de la loi. Il nous faut, maintenant, reprendre la question sous son second aspect en indiquant quelles personnes peuvent bénéficier de la loi en cas de maladie ou blessure.

Nous pourrions encore remarquer qu'en cette matière la

loi de 1926 par le sens compréhensif de ses termes, a consacré des solutions plus qu'elle n'a innové.

Le principe est posé par le paragraphe 1^{er} de l'art. 3 :

« Est considéré comme marin, pour l'application de la présente loi, toute personne de l'un ou l'autre sexe, qui s'engage, envers l'armateur ou son représentant, pour servir à bord d'un navire ».

Cet article implique qu'il importe peu que le marin soit inscrit maritime ou non. Nous allons voir qu'en principe, pour l'application de la loi, l'inscription sur le rôle de l'équipage à la suite d'un engagement maritime a une très grande importance. Nous verrons, ensuite, les difficultés qui ont pu ou qui peuvent encore s'élever en raison de la qualité des personnes embarquées.

§ 1^{er} INSCRIPTION SUR LE RÔLE D'EQUIPAGE

Tout embarquement d'un marin doit être mentionné sur le rôle d'équipage ; cela résulte des articles 9 et 11 du Code du Travail Maritime et cette obligation est, en outre, sanctionnée par l'article 72 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande

Le capitaine qui ne ferait pas mentionner un embarquement sur le rôle d'équipage serait, en effet, passible d'une amende de 50 à 300 francs ou de 16 à 50 francs selon l'importance de son navire. Mais comme nous l'avons déjà indiqué pour l'existence même du rôle d'équipage, il nous apparaît qu'il n'y a qu'une coïncidence entre l'inscription sur le rôle et l'existence d'un contrat d'engagement maritime.

Il nous est permis de supposer qu'un marin peut être embarqué sans figurer au rôle, par la faute de l'armateur puisque cette hypothèse est prévue par l'art. 72 que nous venons de citer. Si dans un tel cas le marin venait à tomber malade, celui-ci aurait, sans aucun doute, le droit d'invoquer l'art. 79. Nous pensons que l'absence d'une formalité administrative

obligatoire n'est pas de nature à détruire les effets juridiques d'un contrat d'engagement maritime. De plus, le marin pourrait opposer à l'armateur l'adage *Nemo auditur propriam turpitudinem allegans*.

Il est fort délicat de donner une solution pour le cas encore plus improbable où le marin ne serait pas inscrit au rôle par sa faute. Dans une telle hypothèse, M. Lasbordes préconise, en faveur de l'armateur, l'exonération de toute obligation en indiquant que le législateur a entendu ne faire partir les effets du contrat d'engagement maritime « que du moment où l'intervention de l'autorité vient précisément en transformer la nature et en changer les effets » (1). Nous ne pensons pas qu'il en serait ainsi, parce que, d'une part, l'art. 79 du Code de Travail Maritime est d'ordre public et parce que, d'autre part, la consécration administrative que constitue l'inscription au rôle se superpose seulement au contrat d'engagement maritime, et ce contrat peut, à lui seul, être générateur d'effets juridiques.

En réalité, il faut et il suffit que le marin soit engagé par l'armateur pour l'application de la loi.

§ 2. — MODE D'ENGAGEMENT

Quel que soit le mode selon lequel le marin est engagé, les frais et salaires de maladie sont à la charge du navire. Il importe peu que l'engagement soit à salaires fixes, à la part ou au fret. Cependant, l'application de l'art. 79 prête encore à discussion dans le cas d'engagement aux profits éventuels. Il a toujours été acquis que le marin malade ou blessé bénéficie de l'art. 79 comme il bénéficiait de l'art. 262 ; mais la Doctrine reste divisée sur la question de l'*incidence* des frais de maladie. Vont-ils être prélevés sur la part devant revenir à l'armateur seul, ou vont-ils, au contraire, grever la masse *avant* son partage entre l'équipage ? La théorie préconisant

(1) LASBORDES. Thèse citée *supra* : p. 22 arg., art. 270 C. Com.

la participation du matelot au risque de maladie ou de blessures est fondée sur les arguments suivants :

On considère d'abord l'obligation du traitement comme la persistance du salaire et dans ces conditions on conclut que la part du matelot doit toujours être prélevée sur les bénéfices quelle que soit sa destination : rémunération du travail ou soins et salaires de maladie. On dit, encore, que le prélèvement exclusif sur la part de l'armateur constitue pour les autres marins un bénéfice illogique causé uniquement par la maladie d'un de leurs camarades puisque celui-ci ne participe plus à la division des profits.

On disait aussi, avant 1926, que l'art. 262 ne fixant pas le mode de calcul des salaires en cas d'engagement au profit, rien ne pouvait indiquer sur quelle base le marin pouvait être payé. Enfin, on soutient encore que l'engagement à la part constitue plus une association qu'un louage de services et qu'en conséquence, les marins doivent participer aux mêmes risques que l'armateur.

Cette théorie se trouve soutenue dans une note signée Levillain, parue sous un arrêt de la Cour de Rouen du 24 décembre 1879 et rapporté au D. 1880, 2, 235. Il est indiqué, dans cette note, que les gens d'équipage doivent percevoir, en cas d'engagement au profit, une quote-part non des bénéfices bruts, mais des bénéfices nets, c'est-à-dire ceux obtenus, défalcation faite de tous frais généraux et, par conséquent de ceux occasionnés en cas de maladie. Cette manière de voir est encore défendue par M. Ripert, mais d'une façon plus modérée ; ce dernier préconise, en effet, de prélever les frais d'une maladie sur le fonds commun à titre de frais généraux, dans le cas seulement où cette façon de procéder est prévue dans le contrat d'engagement, puisque, seules, les dépenses et charges déterminées dans le contrat peuvent être déduites du produit brut (art. 33 C. Trav. Maritime) (1) C'est par conséquent admettre qu'une convention peut, non pas supprimer le jeu de l'art. 79 mais modifier les effets de son application.

(1) RIPERT, *Traité* n° 582, p. 669.

Nous croyons que cette théorie ne répond pas au vœu de la loi. Nous en trouvons, d'ailleurs, une critique de De Valroger dans les termes suivants (1) : « 1° Elle est directement contraire au texte de l'art. 262 qui dit que le matelot sera traité et pansé au dépens du navire ; 2° elle aurait pour résultat de faire supporter au marin malade une partie des frais de maladie, ce qui serait assurément contraire à l'esprit de l'art. 262. » Voici, d'ailleurs, l'exemple numérique donné par le même auteur : « Je suppose que les produits de la pêche s'élèvent à 2.000 francs, la moitié revenant au navire, l'autre moitié à l'équipage. Cet équipage se composait originairement de cinq hommes, mais l'un d'eux est tombé malade, comment se régleront les parts ? Trois systèmes sont ici en présence. Suivant M. Desjardins, la part des marins sera réglée comme s'il n'y avait pas eu de malade, chacun aura 200 francs (III, n° 726). M. Filleau (2^e édit., p. 213) paraît penser que la part revenant au marin malade devrait être payée par le navire mais dans la proportion de son intérêt, c'est-à-dire dans l'espèce par moitié. Reste un troisième système qui mettrait uniquement à la charge du navire les 200 francs qui devaient revenir au marin malade, et laisserait les quatre autres marins se partager les 1.000 francs revenant à l'équipage. Il faut reconnaître que ce dernier système paraît le plus conforme à l'art. 262 qui met toutes les suites de la maladie à la charge du navire. Il est vrai que les autres marins profiteront ainsi de l'absence de leur camarade, puisque leur part s'en trouve augmentée. Mais elle ne le sera que si le malade n'a pas été remplacé, et dans ce cas, n'est-il pas juste que le surcroît de besogne qui leur incombe augmente leurs profits en proportion ». Le même raisonnement était tenu dans la seconde édition du *Traité de MM. Lyon-Caen et Renault*, n° 460 *ter*, t. V. Mais dans la cinquième édition ceux-ci semblent admettre, comme M. Ripert, que le contrat d'engagement peut stipuler la déduction des frais de maladie sur la masse à partager (t. V, n° 464).

(1) DE VALROGER, *op. cit.*, t. 2, n° 601.

La jurisprudence a toujours suivi la théorie que nous défendons ; dans un arrêt du 19 février 1872 (1) la Cour de Cassation a jugé « que la loi a posé dans l'art. 262 une règle générale et absolue ne faisant et ne voulant faire, dans la faveur qu'elle accordait au marin, aucune distinction basée sur son mode d'engagement » et que la navigation à la part ne faisait pas « disparaître le louage de service du matelot en le remplaçant par une location du navire par l'armateur au matelot ». Le 3 février 1873, la Cour de Caen (2) a même jugé qu'un capitaine copropriétaire d'un navire et rémunéré proportionnellement au fret, était un locateur de services et que par suite, s'il tombait malade et s'il était remplacé, les frais de maladie et de remplacement ne devraient pas être à sa charge personnelle et dans cette espèce la Cour affirme que l'art. 262, ayant été déclaré d'ordre public par le décret-loi du 4 mars 1852, une convention contraire ne pouvait pas faire obstacle à son application.

En 1923, cette jurisprudence est encore confirmée par la Cour de Rennes (3) qui souligne une fois de plus le caractère d'ordre public de l'art. 262 et, partant, en adjuge l'application pure et simple à un matelot engagé à la part.

La loi de 1926 n'a pu rien changer à ces solutions jurisprudentielles ; l'art. 79 du Code du Travail Maritime est d'ordre public en vertu de l'art. 133 du même Code, et l'art. 84 modifié par le décret du 30 juin 1934 précise même comment doit être calculé le salaire de maladie des marins engagés à la part.

De plus, l'intention du législateur peut se découvrir dans l'art. 16 du décret du 22 septembre 1891 sur le rapatriement, ainsi conçu : «... les frais de subsistance, d'entretien, de rapatriement des individus provenant de l'équipage d'un navire de commerce sont à la charge de l'armement. *Dans les armements à la part ou au fret, les parts de l'équipage, considérées comme salaires, sont indemnes des dits frais* ». Il est vrai que

(1) Cass, 19 fév. 1872, D. 72, I, 33.

(2) Caen, 3 fév. 1873, D. 1874, 5, 48.

(3) Rennes, 14 juin 1923, *Dor. sup.*, t. I, p. 10.

pour écarter l'influence de ce texte sur notre matière on a dit que l'obligation imposée par le décret à l'armateur pèse également sur lui comme une charge administrative et ne dérive pas, à proprement parler, du contrat d'engagement (1). Cette réponse n'est pas péremptoire, le but légitime que l'Administration poursuit en assurant ainsi le retour des inscrits en vue d'une mobilisation éventuelle serait quand même atteint, si les frais de rapatriement entraient dans les frais généraux de l'expédition maritime.

L'argument qui nous paraît décisif en faveur des marins est celui que nous trouvons aussi bien dans la jurisprudence que dans le texte du décret : les matelots, quel que soit le mode de leur rémunération, sont, avant tout, des salariés. Du reste, l'art. 32 du Code du Travail Maritime le dit expressément. Par conséquent, en aucune manière les matelots ne peuvent être considérés comme des associés et les risques courus par l'armateur ne peuvent en aucun cas être partagés par l'équipage.

Enfin, l'art. 79 étant d'ordre public, il nous paraît impossible de stipuler dans le contrat d'engagement maritime que le sinistre, maladie ou blessure, sera couvert par la fraction du profit devant revenir à l'équipage, laquelle n'est autre que le salaire des marins.

§ 3. — FONCTION A BORD

L'article 3, par. I, du Code du Travail Maritime est ainsi rédigé : « Est considéré comme marin, pour l'application de la présente loi, toute personne, de l'un ou de l'autre sexe, qui s'engage envers l'armateur ou son représentant, pour servir à bord d'un navire ». Ce texte implique que la fonction de la personne n'est pas à considérer pour savoir si elle est protégée par la loi ; il suffit qu'elle soit engagée envers l'armateur pour servir à bord du navire. Les textes n'étaient pas si nets antérieurement à 1926. L'article 272 du Code de Com-

(1) RIPERT, II° 647.

merce indiquait : « Toutes les dispositions concernant les loyers, pansements et rachats des matelots sont communes aux officiers et à tous autres gens de l'équipage » ; il prêtait à discussion sur le sens à donner au terme « équipage ».

Le capitaine pouvait, sans contestation possible, profiter de l'art. 262 ; la loi le disait expressément, et la jurisprudence a maintes fois eu l'occasion d'appliquer la loi à ce sujet (1). La même solution s'est toujours imposée pour le médecin du bord, lequel « inscrit sur le rôle d'équipage fait partie intégrante de l'Etat-Major du bord et, par suite, de l'équipage du navire (2). »

Les agents du service général à bord profitaient aussi de l'art. 262 ; mais cette protection ne leur étant pas accordée clairement par la loi, avait donné lieu à certaines hésitations. Pouvait-on considérer comme « gens de mer » les serviteurs, non du navire, mais des passagers, dont les fonctions sont identiques à celles que remplissent à terre des employés similaires ? Dans cette catégorie du personnel, il faut comprendre, les maîtres d'hôtel, cuisiniers, commis aux vivres, cambusiers, sommeliers, boulangers, pâtisseries, bouchers, garçons interprètes, garçons de salle, femmes de chambre, « stewards », liftiers, etc... Ces métiers n'ont aucun rapport avec la conduite ou l'entretien du navire. Ils pourraient, aussi bien, être exercés à terre, mais on peut dire, avec raison, que le *lieu du travail* donne à ces agents un caractère commun qui permet de leur conférer la qualité de « gens de mer ».

Il faut noter que les agents du service général sont de création récente. Autrefois, les navires n'embarquaient qu'un nombre minime de passagers et ceux-ci étaient servis par les matelots, distraits quelques instants de leurs occupations professionnelles ou par les mousses employés à toutes les besognes. Avec le développement de la navigation, l'effectif des agents du service général est devenu fort important au point

(1) Caen, 3 fév. 1873, D. 1874, 5, 48 ; Paris, 7 mai 1923, D. 1924, 2, 131.

(2) Trib. Com. Marseille 12 août 1901, R. I. D. M. XIX, p. 830.

qu'il dépasse à lui seul, sur les paquebots modernes, l'effectif du personnel du pont et de la machine.

En 1912, sur le transatlantique *Touraine*, il y avait 107 personnes affectées au service général, contre 51 affectées au pont et 106 aux machines. De nos jours, l'importance de l'équipage civil s'est encore considérablement accrue ; à son voyage du 18 août 1937, l'*Ile-de-France* comptait : 644 personnes affectées au service général et seulement 215 affectées au pont et à la machine. A son départ du 28 juillet 1937, l'équipage civil de *Normandie* s'élevait à 944 unités contre 365 pour l'équipage pont et machine.

Le personnel d'entrepont n'est entré que progressivement dans le cadre des lois maritimes. On sait qu'il n'est pas soumis à l'Inscription Maritime. La loi du 24 décembre 1896, art 3, par. 4, n'exige, en effet, l'inscription que pour ceux qui remplissent à bord un emploi relatif « à la marche, à la conduite ou à l'entretien du bâtiment ». Ce n'est que grâce à la loi de 1905 qu'ils participent à la Caisse de Prévoyance des Marins Français créée depuis 1898. L'attribution des pensions de demi-solde ne leur a été accordée que par la loi du 14 juillet 1908. En raison de toutes ces considérations, il y a eu des hésitations pour savoir si ces agents devaient être assimilés aux marins en cas de maladie ou blessure. On a même songé à leur appliquer la loi du 9 avril 1908 sur les accidents du travail.

Il résulte d'un avis du Comité consultatif des assurances contre les accidents du travail du 24 janvier 1900, que l'expression « entreprise par eau et par terre », contenue dans l'art. 1 de la loi du 9 avril 1898, s'applique notamment à toutes les entreprises de transport par mer. La législation sur les accidents du travail devenait dès lors applicable aux non inscrits maritimes employés à bord des paquebots. Les tribunaux qui furent appelés à se prononcer sur la question à cette époque suivirent l'avis du Comité Consultatif (1). Rapidement, d'ailleurs, la Cour de Cassation a réformé cette juris-

(1) Aix, 2 août 1900, R. I. D. M. XVI, p. 29.

prudence et à bien spécifié que les mots « entreprises de transport par terre et par eau » ne visaient que la batellerie et non la navigation maritime (1).

Par conséquent, le seul recours possible des agents du service général était, dès ce moment, en dehors du recours du droit commun (art. 1382 et 1384 C. Civ.), fondé sur l'art. 262 du Code de Commerce. Depuis longtemps, cette manière de voir était adoptée par la Doctrine, qui se fondait sur l'art. 4 du décret-loi du 19 mars 1852, disposant que les agents civils doivent figurer au rôle d'équipage et sur l'art. 272 C. Com. étendant à l'équipage le bénéfice de l'art. 262. Nous pouvons citer en ce sens, un jugement du Tribunal de Commerce de Marseille du 16 juillet 1909 (2). Le texte de 1926 est maintenant tellement précis au sujet de la corporation des agents du service général que la question ne peut plus être mise en discussion.

L'application du Code du Travail Maritime aux opérateurs radiotélégraphistes à bord avait donné lieu à une difficulté toute particulière et ce, en raison de la façon spéciale dont ils sont engagés. Généralement, en effet, ils appartiennent à des sociétés d'exploitation radioélectrique et celles-ci les mettent à la disposition des Compagnies de navigation moyennant un forfait. Les armateurs faisant état de ces conditions, ont souvent refusé de se considérer comme leurs employeurs. Cette prétention n'a, cependant, jamais prévalu.

Ce sont, d'abord, des circulaires ministérielles qui ont réglé la question. Dès 1912 il était précisé que « le personnel affecté à la T. S. F. doit être considéré comme remplissant un emploi relatif à la conduite du bâtiment au même titre que le personnel utilisé pour les signaux. En conséquence, les hommes embarqués comme télégraphistes sans fil pourront, à l'avenir, être portés sur les matricules de l'Inscription Maritime et jouir des prérogatives et avantages attachés à cette situation (3) ». En 1927, une nouvelle circulaire indiquait : « Le

(1) Cass. Civ., 5 juillet 1904, D. 1904, I, 558 (12^e espèce).

(2) R. I. D. M. XXV, 233.

(3) Circulaire ministérielle du 4 mai 1912 : R. I. D. M. XXVII, p. 657.

contrat qui lie le radiotélégraphiste au navire est réglé par le Code du Travail Maritime attendu qu'il a été passé en vue d'un service à accomplir à bord. Par conséquent, ce contrat n'est valable qu'autant qu'il a été conclu entre l'armateur ou son représentant (le seul représentant de l'armateur, en la circonstance étant le capitaine) et l'opérateur (1) ».

Enfin, la loi du 23 novembre 1933 fixant le statut des radiotélégraphistes à bord des navires de commerce, de pêche ou de plaisance, dispose dans son article 1^{er} : « Les opérateurs chargés de la manipulation des appareils radiotélégraphiques à bord des navires, et portés, en cette qualité, au rôle d'équipage, sont placés sous le régime des articles 1^{er} et 3 du Code du Travail Maritime ». Cette loi n'a fait que confirmer une situation déjà acquise et qui se déduisait fort bien de la Loi de 1926.

Récemment, le Tribunal Civil de Dunkerque a décidé que le Conseil de Prud'hommes était incompétent pour les affaires concernant les radiotélégraphistes et que, seul, le Code du Travail Maritime pouvait être appliquée à leur égard (2).

SECTION III

Situations à bord n'entraînant pas l'application de la loi

Il y a cependant, à bord des navires, certaines catégories de personnes qui travaillent et auxquelles la loi n'accorde pas ou n'accorde qu'en partie sa protection : nous entendons par là les employés dits étrangers aux Compagnies, que nous serions tentés d'appeler les « artisans à bord » et les marins de nationalité étrangère.

(1) Circulaire du 12 sept. 1927, *Bull. Off.*, p. 489 ; *Rep. Gén. du Dt. Français* (supplément), v° « gens de mer », n° 114 ter.

(2) Trib. Civ. Dunkerque, 5 déc. 1935, *Dor sup.*, t. 14, p. 461.

§ 1. — ARTISANS A BORD

Sous cette dénomination, que nous reconnaissons être relativement impropre, il convient de grouper des fonctions fort diverses dont les titulaires ne signent pas de contrat d'engagement maritime avec l'armateur. Ce personnel est au service d'un patron exerçant habituellement son industrie à terre et le fait que le travail a lieu en mer est tout à fait accessoire aux métiers considérés. Ces situations spéciales sont, d'ailleurs, fort rares et ne se rencontrent que sur les grands paquebots. En juillet 1937, sur *Normandie*, il y avait, sur un effectif total de 1.411 personnes inscrites au rôle d'équipage, 49 « divers » selon l'appellation même de la Compagnie Générale Transatlantique. Et pour nous permettre de bien faire la distinction avec les agents du service général, voici la liste de ces fonctions : 2 vendeuses du « Bon Marché », 15 coiffeurs et manucures, 3 presseurs, 3 masseurs, 1 jardinier, 1 fleuriste, 1 agent du tourisme, 22 musiciens, 1 agent des Postes. Il pourrait y avoir, au même titre, des banquiers, des infirmières spécialisées et même une troupe théâtrale. Ces personnes sont obligatoirement inscrites au « rôle d'équipage », mais elles continuent d'être payées par leur patron ou par leur impresario ; elles voyagent à bord à la suite d'une sorte de forfait passé entre leur patron et l'armateur. Le patron assure à la Compagnie une redevance fixe ou proportionnelle à ses affaires, ainsi qu'une indemnité de nourriture pour son personnel et il touche directement des passagers la rémunération de ses services.

Si, au cours d'un voyage, ces artisans venaient à tomber malade ou à être blessés, l'art. 79 du Code du Travail Maritime ne les protégerait certainement pas, et ce, parce qu'il n'y a pas de contrat d'engagement maritime ; ceci démontre que nous avons bien raison de considérer dans la section précédente qu'il n'y a, entre l'inscription au rôle et l'existence du contrat, qu'une coïncidence presque tou-

jours vérifiée, il est vrai, mais qui souffre, cependant, des exceptions.

A l'appui de cette théorie, nous citons un jugement récent de la Justice de Paix du 2^{me} Arrondissement du Havre (1). A la suite d'un accident à bord du *Champlain*, une demoiselle H... demandait à son patron F..., coiffeur à Paris, et concessionnaire de la boutique de coiffure du navire, l'application de la Loi du 9 avril 1898. Le défendeur souleva l'incompétence *ratione materie*, prétextant que la blessée devait se prévaloir de la Loi de 1926. Le Juge de Paix s'est, au contraire, déclaré compétent pour ce motif : « que la demoiselle H... ayant passé son contrat de travail non avec la Compagnie Générale Transatlantique, armateur du paquebot *Champlain*, mais avec le sieur F... en sa seule qualité de concessionnaire des salons de coiffure, ne peut réclamer le bénéfice de l'art. 79 ni celui de toute autre disposition légale mais se prévaloir seulement des dispositions de la Loi du 9 avril 1898 ». Et nous trouvons cette solution d'autant plus certaine que c'est celle qui prévaut toujours dans un domaine voisin du nôtre, à savoir celui de la Loi de 1905 sur la Caisse de Prévoyance. La Loi de 1905 et le décret du 14 avril 1906 ont été suivis d'une instruction du 20 avril 1906 ainsi rédigée en ce qui concerne le personnel qui nous occupe : « Les pourvoyeurs, coiffeurs, musiciens, exerçant leur industrie sur les paquebots « ne peuvent être assimilés au personnel embarqué », ce sont, en effet, des entrepreneurs travaillant à leur compte, alors même, d'ailleurs, qu'une minime rémunération fixe leur est assurée..., les personnes énumérées ci-dessus ne perçoivent pas un salaire proprement dit, mais sont admis seulement à pratiquer leur métier à leurs risques et périls ».

Par conséquent, la Loi a bien admis une catégorie de personnes différente de celle des Agents du Service général. Si ces personnes sont blessées, elles peuvent se prévaloir de la Loi de 1898 ; si elles sont malades, elles doivent se

(1) J. P. Havre, 2^e Arrond., 3 déc. 1936 (ce jugement n'est pas publié).

référer, soit aux stipulations du contrat de travail les liant à leur patron, soit aux usages de leur profession, et, si elles ont vraiment la qualité d'artisan, si elles travaillent pour leur compte, elles doivent se considérer comme leurs propres assureurs ; mais en aucun cas, l'art. 79 du Code du Travail Maritime ne pourrait s'appliquer à ces personnes que beaucoup d'auteurs sont tentés d'appeler « passagers d'un genre spécial ».

Une autre classe de travailleurs ne peut bénéficier de l'article 79, et nous envisageons, ici, une hypothèse encore plus exceptionnelle que la précédente. En pratique, on ne la rencontre que lors du premier voyage d'un navire, il s'agit des ouvriers qui ont collaboré à la construction du paquebot et qui n'ont pas terminé leur travail au moment de l'entrée en service du navire. Cela se produit souvent dans la profession des décorateurs. Leur service ne se rapporte pas à l'expédition maritime, et M. Ripert les considère comme des passagers et non des marins (1).

§ 2. — LES MARINS ETRANGERS

Le Code du Travail Maritime s'applique, en principe, aux marins étrangers, mais, cependant, les dispositions dont nous avons entrepris l'étude ne protègent pas les étrangers ; cela résulte du 1^{er} par. de l'art. 119 : « Les dispositions de la présente loi sont applicables aux marins étrangers engagés pour servir sur un navire français, sauf en ce qui concerne les obligations de paiement des salaires de maladie et de rapatriement prévues par les articles 79, 83, 84, 87 ci-dessus ». Au temps où l'article 262 régissait notre matière, le sort des marins étrangers n'était pas réglé différemment ; cependant, une certaine partie de la Doctrine et, notamment Desjardins, estimait que le marin étranger devait être assimilé au marin français. L'article 272 du Code de Commerce

(1) RIPERT, *op. cit.*, n° 562.

indiquait clairement que « toutes ces dispositions concernant les loyers, pansements et rachats de matelots sont communes aux officiers et à tous autres gens de l'équipage ». Il paraissait donc logique de prétendre que l'art. 262 protégeait les étrangers qui, eux aussi, sont des « gens de l'équipage ». Ce n'est pas le système qui a prévalu en jurisprudence ; celle-ci a suivi en cette matière la dépêche ministérielle du 29 juin 1911, après avis du Comité Consultatif du Contentieux de la Marine ; c'est ainsi qu'en 1925, le Tribunal de Commerce d'Alger a débouté un matelot étranger qui invoquait l'article 262 C. Com (1). Nous pensons que cette jurisprudence a été guidée par les Lois de 1898 et 1905 sur la Caisse de Prévoyance des Marins Français. Le titre de ces lois et l'art. 1^{er} de la Loi du 21 avril 1898 excluent formellement les étrangers de la protection légale. D'autre part, cette exclusion nous apparaît d'autant moins douteuse, que des conventions internationales ont été passées entre la France et d'autres nations, comme : l'Angleterre (2), l'Allemagne (3), la Belgique, l'Italie (4), le Portugal, etc..., dans le but d'assurer aux marins étrangers le rapatriement, l'entretien et les soins dans les cas où ceux-ci pourraient en avoir besoin. Ces diverses dépenses sont à la charge des Etats signataires et non des armateurs.

Puisque, ni la Loi de 1905, ni l'art. 262 ne protégeaient les étrangers, on a pensé à faire bénéficier ceux-ci de la Loi du 9 avril 1898. Cette théorie est apparue à la suite de la Loi du 12 avril 1906 dont l'art. 1^{er} dispose : « La législation sur les responsabilités des accidents de travail est étendue à toutes les entreprises commerciales ».

Comme, aux termes de l'article 633 du Code de Commerce, tous engagements de gens de mer pour le service des bâtiments de commerce sont réputés actes de commerce, rien

(1) Trib. Com. Alger, 9 nov. 1925, *Dor sup.* t. IV, p. 30.

(2) Conventions du 5 nov. 1879 (Décret du 22 nov. 1879), D. 80, 4, 74.

(3) Conventions du 16 mai 1880 (Décret du 27 mai 1880), D. 81, 4, 61.

(4) Conventions 1^{er} janvier 1882 (Décret du 15 janvier 1882), D. 83, 4, 2.

n'empêche les étrangers de se prévaloir de la Loi du 9 avril 1898, puisque celle-ci ne les exclut pas de son champ d'application. Nous trouvons encore une défense récente de cette opinion dans un commentaire anonyme paru en 1936 dans la *Revue de Droit Maritime Comparé* (1). L'auteur cite en sa faveur un jugement du Tribunal de Commerce d'Alger (2) ; mais ce jugement ne fait qu'indiquer incidemment que la Loi de 1898 peut s'appliquer à un marin étranger. Il cite encore un jugement du Tribunal Civil de Marseille (3) que nous ne pouvons considérer comme concluant puisque la victime qui obtient le bénéfice de la loi sur les accidents du travail, travaillait « en dehors de tout embarquement sur un navire désarmé ».

Nous ne croyons pas que la Loi du 9 avril 1898 soit applicable aux marins étrangers et nous citons, en notre sens, une jurisprudence mieux motivée que celle invoquée par la thèse opposée ; un arrêt de Poitiers (4) a expressément décidé qu'un marin espagnol ne pouvait invoquer la Loi de 1898 qui n'est pas applicable aux accidents survenus aux gens de mer et qu'il pouvait seulement fonder sa demande sur l'art. 1382 C. Civ. Un arrêt de la Cour d'Aix (5) a confirmé cette jurisprudence en indiquant d'une façon plus précise que l'industrie maritime est régie par des lois spéciales, qui excluent l'application des lois spéciales du droit terrestre et, du reste, les Cours de Poitiers et d'Aix n'ont fait que suivre à ce sujet la jurisprudence de la Cour de Cassation (6). De plus, si l'on veut bien se reporter à la procédure spéciale de la Loi du 9 avril 1898 on voit immédiatement que le législateur n'a visé à aucun moment le cas du marin blessé en mer (7). Comment l'armateur pourrait-il déclarer l'accident à la Mairie dans un

(1) *Dor* 33, p. 314.

(2) Alger, 9 nov. 1925, *Dor. sup.*, p. 30.

(3) Marseille, Trib. Civil, 14 janvier 1926, *Dor. sup.*, t. IV, p. 229.

(4) Cour d'Appel de Poitiers, 2 déc. 1925, *Dor. sup.*, t. IV, p. 229 et G. P. 1926, I, 184.

(5) Cour d'Aix, 29 mai 1926, *Dor. sup.*, t. IV, p. 693.

(6) Cass. Civ., 2 fév. 1903, R. I. D. M., t. XVIII, p. 605.

(7) *Journal Officiel* du 8 juin 1904, p. 1309.

délai de vingt-quatre heures ? Comment aurait lieu la conciliation devant le Président du Tribunal Civil ? Comment concilier toutes les formalités de cette Loi qui est tout entière d'ordre public avec les exigences de la navigation ? D'ailleurs, le rapporteur de la Loi du 12 avril 1906 s'exprimait ainsi le 7 juin 1904 : « Il y a, à notre avis, une meilleure raison pour refuser aux marins étrangers le bénéfice des lois sur les accidents du travail ; c'est que ces marins sont liés à l'armateur par le contrat d'engagement maritime et non par un contrat de travail ordinaire. Or le travail maritime se suffit à lui-même et ne doit pas être complété par la législation ouvrière générale du Code du Travail (1) ».

Depuis 1926, la jurisprudence appliquant l'art. 119, a respecté ces principes et refuse la protection du Code du Travail Maritime aux étrangers. Le Tribunal Civil de Boulogne a débouté un Tunisien de sa demande pour ce motif (2).

Le Juge de Paix du Havre a rendu la même décision relativement à une blessure survenue à un originaire de la Somalie Anglaise en 1936 (3). Par conséquent, la loi et la jurisprudence sont défavorables aux marins étrangers. Les auteurs le constatent avec regret ; c'est ainsi que M. Ripert, après avoir indiqué que les faveurs du Code du Travail Maritime sont dictées surtout par le traditionnel intérêt national, constate, en ces termes, l'absence de protection pour les étrangers malades ou blessés : « On n'a point voulu accorder à ces marins une protection considérée comme exceptionnelle. La loi n'a même pas prescrit pour ces marins les mesures d'humanité qu'elle a prévues pour les marins blessés par leur faute (art. 86). Il serait indispensable d'avoir sur ce point une convention internationale (4) ».

En présence de l'interprétation souvent donnée de l'article 119, nous nous demandons si la loi n'a pas, toutefois, voulu réserver aux marins étrangers une certaine protection ;

(1) RIPERT, *op. cit.*, n° 705 *ter*, p. 793.

(2) Boulogne, 14 mars 1930, *Gaz. Trib.* 1930, t. 2, 2^e partie, p. 34.

(3) Justice de Paix du Havre, 1^{er} A., 30 juin 1936, *Dor sup.*, t. XIV, p. 419.

(4) RIPERT, *op. cit.*, n° 586 *bis*, p. 664.

l'article 119, en effet, est un texte d'exception que nous devons, par conséquent interpréter restrictivement. Il indique que le Code du Travail Maritime s'applique aux étrangers « sauf en ce qui concerne *les obligations de paiement des salaires de maladie et de rapatriement prévues par les articles 79, 83, 84, 87 ci-dessus* ».

Lorsque nous étudierons les obligations mises à la charge de l'armateur par l'art. 79, nous verrons qu'elles sont de deux sortes : d'une part, les salaires de maladie, d'autre part, les soins ; et il nous semble que l'art. 119 ne décharge l'armateur que des salaires de maladie et qu'il lui laisse, cependant, l'obligation de soigner l'étranger malade ou blessé. D'ailleurs, le Code du Travail n'indique pas que les articles 80, 81, 82 et 82 *bis*, etc., ne sont pas applicables aux étrangers. C'est pourquoi nous considérons que les étrangers sont exclus uniquement du bénéfice des *salaires de maladie* et du rapatriement par la Loi de 1926, mais qu'ils ont le droit d'être soignés aux frais du navire. Il semble qu'en disant que les étrangers ne profitent d'aucune mesure d'humanité, on force le sens de la loi.

CHAPITRE DEUXIÈME

RISQUES PRÉVUS PAR L'ARTICLE 79

Pour que naisse l'obligation de l'armateur envers les personnes dont nous nous sommes efforcés de délimiter le nombre, il faut que les risques prévus par l'article 79, par. I, du Code du Travail Maritime se réalisent : « Le marin est payé de ses salaires et soigné aux frais du navire s'il est blessé au service du navire ou s'il tombe malade pendant le cours de son embarquement après que le navire a quitté le port où le marin a été embarqué ». Ce texte prévoit deux éventualités ; il convient de les étudier séparément et de distinguer la blessure de la maladie. Nous examinerons, en troisième lieu, dans quels cas ces risques prévus ne pèseront pas sur l'armateur en raison d'un fait intentionnel ou d'une faute inexcusable du marin.

SECTION I

Blessure au service du navire

Puisqu'il suffit que le marin soit blessé au service du navire, nous pouvons dès maintenant admettre que l'obligation de l'armateur doit jouer non seulement pendant le voyage effectif du navire, mais encore pendant toute la durée de l'embarquement administratif. Le chauffeur qui se blessera en préparant sa chaudière, la veille du départ, sera, par conséquent, protégé.

L'expression « au service du navire », reprise par l'art. 79, est traditionnelle, elle figurait déjà dans les rôles d'Oléron (art. 7), dans l'Ordonnance de Whisby (art. 18 et 19), et c'est par l'Ordonnance de 1681 et le Code de Commerce qu'elle

s'est transmise jusqu'à nous. Bien que cette expression ait vraisemblablement été entendue depuis un temps immémorial dans tous les prétoires, elle donne encore lieu à des difficultés d'application.

Afin de procéder à une analyse plus claire, nous allons distinguer selon que le marin est blessé à bord ou à terre.

§ 1. — CAS DU MARIN BLESSÉ A BORD

Lorsque le marin est blessé à bord, il est considéré comme étant au service du navire, et dans cette hypothèse, la jurisprudence accorde aux matelots une large interprétation de l'art. 79. Il en était de même antérieurement à 1926 ; c'est ainsi que nous pouvons citer un arrêt de la Cour de Rennes (1) qui a considéré que dans le cas où le chauffeur d'un bateau de pêche a été blessé par une arête de poisson, la relation entre l'accident et le service était suffisamment établie pour mettre en jeu l'art. 262. Mais, cependant, nous devons noter que les motifs de cet arrêt indiquent que l'armateur pouvait s'appointer à prouver que les circonstances de la piqûre étaient telles qu'on aurait pu considérer la blessure comme étrangère au service du navire. C'est dire que le marin blessé à bord n'est pas automatiquement et irrémédiablement considéré comme étant au service du navire et que la preuve contraire est réservée à l'armateur. Il n'en reste pas moins vrai que le marin peut invoquer l'art. 79 même s'il est blessé à bord au cours d'une période de repos et c'est ce qui le distingue de l'ouvrier protégé par la loi du 9 avril 1898. En effet, pendant son temps libre, le marin est cependant soumis à la discipline du bord : à tout moment, le capitaine peut le requérir pour accomplir tel ou tel service urgent. Ce qui indique que, même en dehors de son travail effectif, le marin est sous le contrôle direct de l'armateur. Il est juste d'en déduire, comme le fait la jurispru-

(1) Rennes, 14 juin 1923, *Dor sup.*, t. I, p. 10.

dence, que le marin blessé à bord est présumé être au service du navire, et que les Tribunaux ne pourront exonérer l'armateur que lorsque celui-ci aura apporté la preuve que l'activité du marin, au moment où il est victime d'un accident, était totalement étrangère au service du navire. C'est pourquoi nous ne pouvons pas approuver la décision rendue le 18 juillet 1901 par le Tribunal de Commerce de Dunkerque (1) refusant le bénéfice de l'art. 262 à un mousse qui, le soir même de son inscription au rôle, avait été blessé en embarquant ses effets personnels à bord. Le Tribunal a fondé sa décision de rejet sur le fait que le navire ne partait que le lendemain et que le capitaine n'avait pas donné au mousse l'ordre d'apporter ses effets sur le navire. Nous ne pensons pas que cette décision puisse être approuvée ; l'acte au cours duquel ce jeune marin a été blessé est tellement lié à sa profession que la loi devait jouer à sa faveur.

Cette décision montre bien que malgré son ancienneté l'expression « au service du navire » est sujette à de nombreuses discussions et cela, même dans le cas le plus simple de la blessure survenue à bord.

§ 2. — CAS DU MARIN BLESSÉ A TERRE

Si la blessure survient au marin alors que celui-ci est à terre, il est nécessaire de distinguer si la descente a été permise ou non. Avant 1926, l'article 264 prévoyait expressément le cas où le marin avait quitté le bord sans autorisation. Si le matelot sorti sans autorisation est blessé à terre, « les frais de ses pansement et traitement sont à sa charge, il pourra même être congédié par le capitaine ». Cet article avait une source très lointaine ; on trouvait, par exemple, dans les rôles d'Oléron, un article 6 conçu en ces termes : « S'il y en a (des mariniers) qui issent (sortent) sans congé de leur dit maître et s'enyvrent et sont contemps, débats et

(1) Trib. Com. Dunkerque, 18 juillet 1901, R. I. D. M. XVII, p. 56.

mellées desquels y en a aucuns qui sont navrés ; le maître n'est point tenu à les faire guerir ni à les pourvoir en rien, ains les peut bien mettre hors la nef ». La même disposition se retrouvait aussi dans l'Ordonnance de la Marine (livre III, titre IV, art. 12).

Cependant, le législateur de 1926 n'a pas cru devoir retenir les termes de l'art. 264 qui a été abrogé. Malgré la disparition de cet article, le marin descendu à terre sans permission ne peut avoir droit à ses soins et traitement en cas de blessure.

L'article 264, en effet, ne venait qu'apporter une précision à l'article 262. Il est constant que le marin qui s'est absenté irrégulièrement du bord ne peut plus se considérer sous la protection de l'armateur auquel il a refusé momentanément ou définitivement ses services.

Il nous faut, maintenant, envisager le cas de la descente autorisée à terre et ici, encore, nous sommes obligés de faire une nouvelle distinction et d'étudier séparément la descente en vue d'un service pour le navire et la descente autorisée simplement pour l'agrément du marin.

Dans le premier cas, aucune difficulté n'est suceptible de se présenter si le séjour à terre du marin est voulu pour le service du navire. Nous sommes exactement dans l'hypothèse prévue par l'art. 79 du Code du Travail Maritime ; le matelot est indiscutablement aux risques de l'armateur.

Mais si le marin a sollicité une autorisation de descendre pour son agrément ou pour ses affaires personnelles, va-t-on pouvoir dire qu'il est encore au service du navire ? Cette question a été très débattue et elle donne encore lieu à certaines hésitations de la jurisprudence depuis 1926. Une partie de la Doctrine pensait que le marin bénéficiait en ce cas de la protection de l'armateur ; c'était l'opinion de Desjardins (1) et celle de Filleau, qui fondaient leur raisonnement sur un argument *a contrario* tiré de l'art. 264 C. Com. Puisque la loi refuse expressément les soins au matelot descendu sans autorisation, il y a lieu de les lui accorder dans l'hypothèse

(1) DESJARDINS, t. III, n° 728.

inverse. C'était encore la thèse soutenue par M. Wahl en 1924 : « Le matelot est en ce cas soit au service du navire, soit dans la même situation que si, sur le navire, il se trouvait en temps de repos ; il doit donc être traité de la même manière (1) ». Cette solution a été combattue par la majeure partie de la Doctrine qui réfutait l'argument tiré de l'art. 264 en indiquant que c'est l'art. 262 qui doit jouer au premier chef et que du moment que le matelot n'est pas blessé au service du navire, la loi ne peut pas être invoquée. En ce sens : de Valroger, t. 2, n° 615. Lyon-Caen et Renault V, n° 462, et c'était déjà l'opinion de Valin en 1766 : « Quoique descendu à terre avec congé, si le matelot est blessé autrement qu'au service du navire, il ne paraît pas juste qu'il soit pansé aux dépens du navire (2) ».

Depuis 1926 la protection du matelot blessé à terre hors service ne peut plus se fonder sur l'art. 264 qui est abrogé et, cependant, nous trouvons une survivance curieuse de cette théorie dans un jugement du Tribunal Civil de Dunkerque réformant une décision du Juge de Paix de Gravelines. L'espèce concernait un pêcheur qui, au cours de la campagne d'Islande avait été autorisé à quitter son navire, le *Manon*, pour se rendre à bord du *Cassellois*, appartenant à un autre armateur afin d'y rencontrer un parent. Au cours de sa visite le marin se fractura la jambe. En première instance la victime fut déboutée de son action. Le Juge de Paix considéra, en effet, que l'art. 79 ne pouvait s'appliquer puisqu'au moment précis de l'accident le matelot n'était pas au service du *Manon* (3). Mais ce jugement fut réformé par le Tribunal de Dunkerque qui refit sien l'argument que l'on pouvait soutenir avant 1926 : « Attendu que l'art. 264 ancien, abrogé par la Loi du 13 décembre 1926, stipulait que si le matelot sorti du navire sans autorisation est blessé à terre, les frais de pansement et traitement sont à sa charge, ce qui impliquait qu'il était dédommagé s'il avait obtenu une auto-

(1) WAHL, *Précis de droit maritime* 1924, n° 218.

(2) VALIN, *Commentaires sur l'Ordonnance de la Marine*, L. III, t. IV, art. 12.

(3) Justice de Paix de Gravelines, 1^{er} décembre 1933, *Rec. Havre* 1934, 2, 46.

risation régulière, sans être à cet instant ni en service commandé, ni en mer, que cette interprétation a, en tout cas, été suivie par une partie importante de la Doctrine et de la jurisprudence formés sur les textes anciens ; attendu qu'en s'inspirant de l'esprit et de la tendance du législateur dont témoignent encore les dispositions très larges figurant dans l'art. 79 pour le cas de maladie du marin, il y a lieu d'interpréter dans le même sens les mots « au service du navire » (1). Nous ne croyons pas qu'une telle décision aurait été maintenue si elle avait été déférée à la Cour de Cassation. Celle-ci, en effet, a eu déjà à se prononcer par deux fois sur l'application de l'art. 79 au cas que nous étudions. Le 2 avril 1930 la Chambre des Requêtes a rejeté un pourvoi formé contre un jugement du Tribunal Civil de la Manche (2) déboutant deux marins blessés au cours de leur retour à bord à la suite d'une sortie autorisée à terre : « Attendu que les juges d'appel ont pu considérer qu'au moment de l'accident les marins n'étaient *pas au service du bateau* et qu'ils ont ainsi légalement justifié leur décision (3) ». Et la Chambre Civile a eu l'occasion d'approuver cette jurisprudence dans une affaire où le marin avait été blessé dans l'automobile de son armateur qui le ramenait à bord pour reprendre son service ; « Attendu que les blessures reçues dans ces conditions ne sauraient être considérées comme ayant leur cause directe dans un accident ou un risque professionnel survenu pendant la durée de l'embarquement ou s'y rattachant étroitement (4) ».

Il nous apparaît, par conséquent, comme certain que la blessure à terre ne peut faire jouer la responsabilité de l'armateur, que lorsqu'elle a été reçue au service du navire. En concluant ainsi, nous interprétons logiquement l'art. 79 et nous respectons la jurisprudence de la Cour de Cassation.

(1) Trib. Civ. Dunkerque, 23 fév. 1934, *Dor. sup.*, 12, 166.

(2) Trib. Civ. de la Manche, Section de Cherbourg, 26 juin 1928, DH 1928, p. 458.

(3) Cass. Req., 2 avril 1930, D H 1930, 269.

(4) Cass. Civ., 13 nov. 1934, *Dor. sup.*, 13, p. 10.

§ 3. -- OBLIGATION DE DÉCLARER LA BLESSURE

Pour que la blessure puisse être prise en charge par l'armement le marin a l'obligation de la faire constater par le capitaine. Cette règle qui résultait surtout des instructions relatives à la Caisse de Prévoyance, avait été appliquée par la jurisprudence en faveur de l'armateur. C'est ainsi que le Tribunal de Commerce de Marseille a débouté un marin qui demandait ses soins à la suite d'une blessure, pour ce motif que la demande, faite quatre jours après le dépôt du rôle et la perception, sans réserves, de ses salaires par le marin, mettait l'armateur dans l'impossibilité de vérifier l'exactitude des allégations du demandeur (1). Ni l'art. 262, ni la Loi de 1926 ne mentionnaient, cependant, cette obligation à la charge du marin. Mais nous devons signaler que le décret du 30 juin 1934 a ajouté à l'art. 79 un troisième paragraphe ainsi conçu : « Le marin blessé est tenu, sauf cas de force majeure, d'en faire la déclaration au capitaine aussitôt qu'il aura quitté le service au cours duquel il aura été blessé ». L'obligation déjà dégagée par la décision de Marseille est, par conséquent, devenue légale et le Juge de Paix de Bordeaux (2) a eu l'occasion d'appliquer cette nouvelle disposition à l'encontre d'un marin qui l'avait négligée.

Mais la loi ne prévoit pas expressément de sanction et la décision que nous rapportons dénote que le Juge a hésité à refuser purement et simplement le bénéfice de la loi au demandeur, en raison de ce fait, puisque celui-ci avait été autorisé à prouver par enquête la matérialité de son accident. La lecture du jugement fait penser que c'est seulement parce que le marin n'a pu rapporter sa preuve que le nouveau paragraphe de l'art. 79 est pris en considération. Et nous pensons que dans le cas où le marin ne respecterait pas son obligation, les différentes juridictions saisies de la difficulté donneraient à l'expression « force majeure » un sens très large et, par conséquent, tout différent de celui qu'on a coutume de lui donner dans les autres domaines du droit.

(1) Trib. Com. Marseille, 20 janv. 1914, R. I. D. M. XXIX, p. 767.

(2) Justice de Paix de Bordeaux, 16 mai 1935, *Dor Sup.* XIII, 317.

SECTION II

Maladies à la charge de l'armateur

La détermination des maladies mises à la charge du navire par le Code du Travail Maritime est certainement le plus délicat problème auquel la Loi de 1926 a pu donner naissance. La Doctrine n'a jamais traité cette question avec l'ampleur qu'elle mérite et pourtant depuis dix ans, armateurs et matelots sont en lutte constante à propos des dispositions de l'art. 79 concernant les maladies. Cette controverse n'est pas encore définitivement tranchée par la jurisprudence ; nous allons, en effet, citer des arrêts de Cassation absolument inconciliables et nous aurons l'occasion de voir qu'il est bien difficile d'interpréter le texte *in abstracto* sans se laisser dominer par les circonstances de fait auxquelles la question des maladies vénériennes n'est pas restée étrangère.

La donnée du problème se résume en une simple question que nous pouvons formuler ainsi : « Faut-il, pour que l'armateur soit responsable de la maladie d'un marin, que cette maladie ait été contractée au *service du navire* ? ».

Les réponses s'opposent irrémédiablement, elles ont une importance pratique considérable tant pour l'armement que pour les gens de mer et les deux théories qui s'affrontent reposent l'une et l'autre sur une sérieuse argumentation. Nous nous proposons de présenter cette discussion sous deux aspects : il est, en effet, nécessaire de dégager d'abord la « théorie de l'art. 79 » en étudiant le texte lui-même, puis les deux courants de jurisprudence auxquels il a donné lieu. Ensuite, nous essaierons de voir comment il convient d'appliquer la loi dans les différentes hypothèses qui peuvent se présenter.

I. ETUDE DU TEXTE ET DE LA JURISPRUDENCE

§ 1. — ETUDE DU TEXTE

Afin de bien interpréter l'art. 79, nous croyons devoir citer auparavant le texte de l'art. 262, par. I, du Code de Commerce : « Le matelot est payé de ses loyers, traité et pansé aux frais du navire s'il tombe malade pendant le voyage, ou s'il est blessé au service du navire ». Le législateur de 1926 en reprenant ce texte dans la nouvelle loi a modifié l'ordre des termes et a apporté quelques précisions dans un second paragraphe : « Le marin est payé de ses salaires et soigné aux frais du navire, s'il est blessé au service du navire ou s'il tombe malade pendant le cours de son embarquement, après que le navire a quitté le port où le marin a embarqué ».

« Les dispositions du paragraphe précédent sont applicables au marin qui tombe malade entre la date de son embarquement et la date du départ du navire, ou postérieurement à la date de son débarquement et avant tout autre embarquement, lorsqu'il est établi que la maladie a été contractée au service du navire ».

Il ne nous apparaît pas que la lecture de ce texte suffise à résoudre la grande difficulté que nous avons signalée plus haut. Rappelons, d'abord, en effet, l'interprétation que la jurisprudence avait donnée de l'article 262 du Code de Commerce.

La blessure du marin était à la charge de l'armateur à la condition qu'elle fut en relation de cause à effet avec le service. Sur ce point, pas de difficulté possible — le texte se suffisait à lui-même.

En ce qui concerne la maladie, au contraire, l'interprétation jurisprudentielle était nécessaire. La maladie et ses conséquences étaient, en principe, à la charge de l'armement lorsque la maladie apparaissait pendant le voyage. Il y avait là, disait-on, une présomption simple d'imputabilité. Cette présomption reposait sur la relation supposée de la maladie

avec le voyage lui-même et, pour tout dire, avec le service à bord. Sans conteste, l'armement conservait le droit de rapporter la preuve contraire de cette présomption. Tant qu'il ne l'avait pas administrée, sa charge demeurait entière.

C'est ce qu'avait jugé la Cour de Cassation à propos d'une hernie, dans un arrêt conforme à la doctrine et à la jurisprudence de cette époque (1).

Le problème qui se propose à notre attention consiste à rechercher si, sur ce point capital, l'art. 79 de la Loi du 13 décembre 1926 a apporté une modification quelconque au texte de l'art. 262 C. Com.

Les marins prétendent que l'art. 79 a amélioré leur situation. Pour découvrir leur raisonnement, nous sommes inéluctablement conduits à nous livrer à une étude analytique des termes de l'art. 79.

Nous noterons, d'abord, les premiers mots de cet article : « Le marin est payé de ses salaires et soigné aux frais du navire, *s'il est blessé au service du navire ou s'il tombe malade pendant le cours de son embarquement, après que le navire a quitté le port.* »

Il n'est pas possible de ne pas apercevoir que l'opposition des termes relatifs à la blessure, d'une part, à la maladie, de l'autre, est autrement marquée que dans l'art. 262 C. Com.

Dans l'art. 262, la maladie est prévue avant la blessure et le membre de phrase « au service du navire » peut paraître s'appliquer aussi bien à la maladie qu'à la blessure, puisqu'il termine la proposition tout entière.

Dans l'art. 79, au contraire, la blessure est prévue d'abord avec sa condition nécessaire de causalité « le service du navire ». La maladie ne vient qu'en deuxième rang, sans autre condition que son apparition en cours d'embarquement. Il est impossible d'y appliquer la nécessité de relation de causalité avec le service. Il y a là une différence capitale

(1) Cass. Civ., 12 déc. 1906, D. 1907, I, 344.

dans le texte lui-même. Mais là ne se bornent pas les remarques indispensables.

Dans son second paragraphe, l'art. 79 précise que *si le marin tombe malade entre la date de son embarquement et la date du départ du navire ou postérieurement à la date de son débarquement et avant tout autre embarquement*, la protection de la loi lui sera acquise « *lorsqu'il sera établi que la maladie a été contractée au service du navire* ».

Voilà mise en pleine lumière une autre opposition non moins frappante que la première. La maladie apparue dans les périodes de temps ainsi précisées par la loi, est pleinement assimilée à la blessure, c'est-à-dire à la nécessité pour le marin de rapporter une preuve de causalité avec le service.

La conclusion, disent les marins, s'impose avec une force invincible :

La maladie apparaît-elle au cours du voyage — après le départ du navire — avant son retour, nous sommes automatiquement protégés par la loi, aucune condition de relation avec le service n'est exigées par la loi.

Le texte du premier paragraphe de l'art. 79 le marque nettement par l'opposition qu'il fait avec la blessure. Le texte du deuxième paragraphe du même article le confirme encore en statuant différemment au sujet des maladies qui apparaissent avant le départ ou après le retour.

En présence d'un texte aussi clair, et aussi complet que l'art. 79, l'armateur ne peut se dérober au paiement des salaires et des soins à la charge du navire en établissant que la maladie n'a pas été contractée au service du bord. Ce serait confondre deux hypothèses que la loi a formellement distinguées : la blessure et la maladie. Ce serait certainement ajouter à la loi en donnant à l'armateur un moyen de défense que la loi ne lui offre certainement pas ; et l'art. 86, dans son paragraphe premier, apporte encore un troisième argument en faveur de cette thèse : « les dispositions des articles 79 à 85 ci-dessus ne sont pas applicables si la maladie ou la blessure a été déterminée par un fait intentionnel ou une faute inexcu-

sable du marin ». Voilà deux cas où l'armateur peut faire une preuve ; ce sont les deux seuls prévus par la loi. Nulle part ailleurs il n'est écrit que l'armateur peut prouver que la maladie ne relève pas du service du navire. Par conséquent, l'art. 79 met automatiquement en cause la responsabilité de l'armateur quand la maladie se déclare après que le navire a quitté le port ; on ne peut prétendre le contraire sans ajouter au texte ou sans le déformer.

A cette théorie qui s'accroche, en quelque sorte, à la lettre de la loi, la théorie de l'armement apporte une opposition non moins vigoureuse ; la Loi de 1926 n'a apporté que des précisions en la matière et la théorie du risque professionnel n'a pas évolué en faveur des matelots. Leurs droits n'ont pas augmenté ; ils sont les mêmes que sous l'empire du Code de Commerce et même l'Ordonnance de 1681 (1). L'armement ne peut et n'a jamais pu garantir que les seules maladies qui proviennent du service effectué par le marin pour son armateur. Si le marin est présumé embarqué en bonne santé et si une maladie survenant à bord est présumée être la conséquence du service ; il n'y a là qu'une présomption légale dont le seul effet est d'opérer un renversement de la charge de la preuve, et l'armateur est toujours recevable à établir que la maladie n'est pas la conséquence du service du navire ; s'il y parvient, aucune obligation ne lui incombe. Le marin, en effet, ne peut prétendre bénéficier d'une présomption irréfragable, répondant aux conditions de l'art. 1352 du Code Civil ; par conséquent, la preuve contraire est possible. D'autre part, la loi est basée sur la théorie du risque professionnel des armateurs et seules les maladies causées par la profession, c'est-à-dire, découlant d'un risque inhérent à la navigation peuvent être à la charge du navire. Il serait inique de prétendre que le marin doit être soigné par l'armateur lorsque sa maladie provient d'un fait personnel sans aucun lien direct avec le voyage accompli ou, à plus forte raison,

(1) *Ord. de la Marine* : Art II, L. III, t. IV : « Le matelot qui sera blessé au service du navire ou qui tombera malade pendant le voyage, sera payé de ses loyers et pausé aux dépens du navire ».

lorsque le marin était malade bien avant la signature de son contrat d'engagement. On peut d'ailleurs invoquer en ce sens, toute la législation antérieure, et toute la jurisprudence fondée sur cette législation. De plus, l'art 79 est conçu comme les textes qui l'ont précédé. L'interposition des termes, qui n'est d'ailleurs qu'un retour à la rédaction de l'Ordonnance de 1681, ne suffit pas à bouleverser la théorie du risque professionnel. Quant à l'insertion d'un second paragraphe dans le texte nouveau, elle doit être réduite à sa juste valeur ; ce paragraphe indique seulement que la charge de la preuve n'est pas renversée lorsque la maladie survient avant le départ ou après le débarquement puisque son texte comprend les termes : « lorsqu'il est établi » qui indiquent bien qu'il ne s'agit que d'une question de preuve.

Il est inutile d'indiquer que ces deux interprétations si divergentes ont été soutenues avec une égale persévérance devant les tribunaux. Nous allons, maintenant, montrer les fortunes diverses de ces deux théories en jurisprudence et, comme nous l'avons dit, nous verrons que les décisions judiciaires ont incroyablement varié en cette matière.

§ 2. — ETUDE DE LA JURISPRUDENCE RELATIVE AUX MALADIES

Nous ne nous arrêterons qu'aux décisions postérieures à 1926. Celles, en effet, qui intervenaient pour l'application de l'art. 262 du Code de Commerce reconnaissaient toutes à l'armateur le droit d'établir, soit que la cause de la maladie était antérieure à l'embarquement (1) soit que la maladie née pendant le voyage ne pouvait être rattachée aux fatigues et aléas inhérents au service (2).

La jurisprudence formée sur le Code du Travail Maritime n'a pas immédiatement enregistré la difficulté nouvelle et

(1) Trib. Com. Le Havre, 24 déc. 1879, *Rec. Havre* 1880, I, 48.

(2) Cas. Civ., 12 déc. 1906 (précité), Aix, 25 juin 1924, *Dor sup.* 2, 659.

l'on peut dire que jusqu'à 1929, l'art. 79 a été interprété exactement comme l'art. 262 (1). C'est à ce moment qu'un jugement du Tribunal de Paix de Fécamp a eu l'occasion de faire droit à la thèse soutenue par les marins (2) en faveur d'un pêcheur atteint d'un ulcère à l'estomac, dont la relation avec le service du bord était contestée. La décision reconnaît que le marin jouit d'une présomption irréfragable, et interprète ainsi l'art. 79 : « attendu que dans le cas prévu au par. 1^{er}, si le marin tombe malade au cours de son embarquement les salaires et les soins lui sont dus sans que l'armateur soit admis à contester la nature et l'origine de la maladie et que c'est seulement dans les deux cas envisagés au par. 2 que l'armateur peut être admis à prouver que la maladie n'a pas été contractée au service du navire ; »

« Attendu que cette interprétation paraît corroborée par l'art. 86 ainsi conçu... que ce texte limite expressément à deux éventualités les cas où l'armateur pourra être exonéré de tout versement, éventualités en dehors desquelles l'art. 79, par. 1^{er} constitue une présomption « juris et de jure » qui s'oppose à la preuve de tout autre événement ou de toute circonstance tendant à réduire ou à supprimer la responsabilité de l'armateur ».

Ce jugement certainement inexact dans son interprétation du second paragraphe de l'art. 79 a, en tout cas, fait entrer dans la réalité la théorie de la responsabilité de l'armateur pour toutes les maladies survenant à bord. Les tribunaux qui connaissent en appel des décisions des Juges de Paix de nos ports ont rendu en ce sens d'innombrables jugements : le 29 novembre 1930 le Tribunal du Havre accordait les soins à un marin qui avait été frappé d'une insolation à terre en indiquant « que l'unique restriction apportée par la loi de 1926 à l'exercice du droit que Y... entendait tirer de l'art. 79 était formulée par l'art. 86 (3).

(1) Saint-Nazaire, 9 mars 1929, *Dor. sup.*, 7, 223.

(2) Trib. Paix Fécamp, 20 sept. 1929, *G. P.* 1929, 2, 851.

(3) Trib. Civ. du Havre, 29 nov. 1930, *Rec. Havre* 1930, 2, 231.

Pour les maladies vénériennes la même solution prévaut habituellement. Voici à titre d'exemple, les motifs d'un jugement récent (1) : « Attendu que si le législateur n'a pas formellement exprimé son intention d'assurer au marin l'assistance de l'armateur pendant la durée du voyage, il a, du moins, avec certitude imposé cette obligation à l'armateur sans exiger de relation entre la maladie et le service. Attendu qu'une telle interprétation du texte visé résulte de l'économie même de sa rédaction et de la distinction qui y est faite entre : d'une part les maladies antérieures à l'embarquement et les maladies postérieures au débarquement, lesquelles ne sont à la charge de l'armateur que si elles se rattachent au service et, d'autre part, les maladies survenues au cours du voyage pour lesquelles la nécessité d'une relation avec le travail du bord n'est pas énoncée et ne saurait dès lors être exigée ; attendu que lorsque la volonté du législateur est aussi certaine, les arguments d'opportunité qu'on peut lui opposer consistent des critiques sans influence sur la décision du juge... ».

Cette jurisprudence avait, d'ailleurs, été approuvée formellement par la Chambre Civile de la Cour de Cassation dans un arrêt où elle ne pouvait pas donner plus clairement son avis : « Attendu que si aux termes de l'art. 79, en cas de blessure, le marin n'est payé et soigné au frais du navire que s'il est blessé au service du navire, *cette relation avec le service n'est pas exigée en cas de maladie* ; qu'il suffit que marin « tombe malade » pendant le cours de son embarquement pour que les salaires et les soins soient, sous les réserves exprimées par l'art. 86 de la même loi pour le cas de fait intentionnel ou de faute inexcusable du marin, à la charge de l'armateur (2) ». Cet arrêt rejetait un pourvoi formé contre un jugement du Tribunal de Marseille du 10 avril 1930 relatif à une espèce où il était établi que les lésions invoquées par le demandeur (conjonctivite) n'avaient

(1) Trib. Civ. du Havre, 15 fév. 1935, *Dor. sup.* 13, p. 164.

(2) Cass. Civ., 24 avril 1934, G. P. 1934, 2, 60.

Voir également note sous Cass. Civ., 9 mai 1932, S. 1932, I, 308.

été ni causées, ni aggravées par le service du bord et qu'elles étaient antérieures à l'embarquement. Un arrêt aussi net dans une espèce aussi typique, ne pouvait que maintenir la jurisprudence des tribunaux dans la voie qu'ils avaient choisie.

Le Tribunal de Dunkerque avait eu l'occasion de rappeler une fois de plus cette théorie dans un jugement du 4 mai 1933 relatif à une maladie vénérienne.

Mais nous assistons à un revirement subit de la jurisprudence de la Cour suprême qui, en novembre 1936, a cassé la décision de Dunkerque en exprimant son avis d'une façon non moins certaine qu'elle le fit en 1934 : « Attendu qu'aux termes du texte précité (art. 79), si le matelot qui tombe malade entre la date de son embarquement et celle de son débarquement administratif a droit aux soins et salaires, l'armateur peut se dégager de cette obligation en rapportant la preuve que cette maladie dont il est atteint a été contractée au service du navire... ; Attendu que s'il n'incombe pas au marin d'établir que la maladie dont il est atteint a été contractée au service du navire, l'armateur a toujours le droit de rapporter la preuve contraire et qu'en refusant d'examiner la valeur de la preuve ainsi offerte par la Compagnie défenderesse le jugement attaqué a violé le texte visé (1) ». Il est à peine besoin de rapprocher cet arrêt de celui de 1934 pour démontrer que ces deux décisions sont absolument inconciliables. En 1934, le marin malade à bord était soigné aux frais du navire, sauf preuve d'une faute inexcusable ou d'un fait intentionnel ; en 1936, il faut ajouter une troisième restriction : la possibilité d'établir la non relation entre la maladie et le service. C'est dire que le marin ne jouit plus d'une protection certaine, il est simplement *préssumé* pouvoir jouir de la protection de son armateur.

Le 2 février 1937 (2) la Cour de Cassation a été saisie d'une nouvelle affaire dans laquelle, tout en maintenant sa jurisprudence de 1936, elle a donné raison au marin. Il s'agissait

(1) Cass. Civ., 2 fév. 1937, G. P. 1937, I, 609.

(2) Cass. Civ., 24 nov. 1936, G. P. 1937, I, 191.

encore d'une maladie vénérienne qui s'était révélée à bord ; et l'arrêt est ainsi rédigé : « Attendu qu'il résulte (du jugement attaqué) que la maladie de B... est apparue au cours du voyage, que c'était, dès lors, à la Compagnie des armateurs d'établir que l'affection ne pouvait provenir du service du marin ; que cette preuve n'ayant été ni rapportée, ni offerte, c'est à bon droit que le jugement attaqué, abstraction faite d'un motif surabondant relatif à la nature de la maladie, a déclaré qu'il n'incombait pas au marin d'établir que la maladie dont il était atteint avait été contractée au service du navire ». Ce second arrêt précise bien la pensée de la Cour Suprême ; la maladie, quelle qu'elle soit, est présumée être imputable au service du navire, mais l'armateur peut prouver qu'il en est autrement. Il y a donc un changement à l'égard d'une certaine jurisprudence antérieure à 1926 qui se basait uniquement sur la nature de la maladie pour en inférer qu'elle relevait ou non de la navigation. A l'heure actuelle, la Cour de Cassation exige une preuve certaine de l'armateur pour dégager celui-ci de ses obligations.

Cette jurisprudence nouvelle a eu des répercussions sur celle des tribunaux ; nous pouvons, par exemple, citer un jugement du Tribunal du Havre rendu le 18 mars 1937 (1) et dont le rapprochement avec celui du 15 février 1935, que nous avons déjà cité, est curieux et nécessaire car le Tribunal a tenté, dans ses deux décisions, d'expliquer son interprétation de la loi, alors que la Cour de Cassation ne l'avait pas fait. Ce jugement réforme le Juge de Paix du Havre dans les termes suivants : « Attendu que l'art. 79 du Code du Travail Maritime, après avoir pris soin de dire que les salaires et les soins n'étaient dus au marin que s'il avait été blessé au service du navire, n'a pas énoncé la même exigence en ce qui concerne le marin tombé malade pendant le cours de son embarquement ; que l'on peut tirer de cette omission la conséquence que la relation entre le service et la maladie n'est pas la condition de l'obligation imposée à l'armateur, mais

(1) Trib. civ. Le Havre, 18 mars 1937, G. P. 1937, 2, 30.

qu'une telle interprétation littérale ne paraît pas conforme à l'intention du législateur ; attendu, en effet, que l'équivoque sur laquelle elle s'appuie existait déjà dans l'art. 262 C. Com., que, cependant, sous l'empire de ce texte, la jurisprudence décidait couramment que l'armateur n'était pas tenu de soigner et de payer le marin s'il établissait que la maladie de ce dernier était sans relation avec le service du bord ; que si le législateur avait entendu s'opposer à une semblable interprétation, il n'aurait pas manqué de manifester clairement sa volonté, que cette volonté n'apparaît pas dans les travaux préparatoires ; que l'équivoque que comportait le texte ancien est reproduit dans le texte nouveau ». Et le jugement que nous rapportons déclare que le marin ne jouit que d'une présomption *juris tantum* et autorise la Compagnie appelante à établir par expertise que le marin a contracté une maladie vénérienne dans des circonstances étrangères au service du bord.

Nous sommes vraiment en face d'un revirement complet de la jurisprudence puisque les mêmes juges mis en présence du même texte deux ans auparavant, avaient dit que le législateur avait « avec certitude » imposé cette obligation à l'armateur, sans exiger de relation entre la maladie et le service.

§ 3. — DISCUSSION DU RISQUE DE L'ARMATEUR.

Nous avons essayé de donner un aperçu objectif des deux théories et nous avons vu que chacune d'elles se reflète dans la jurisprudence. Nous voudrions, maintenant, conclure et tenter de dégager un principe qui nous guiderait pour appliquer la loi aux diverses maladies susceptibles d'atteindre le marin.

Si nous nous reportons aux anciens textes, nous pouvons constater que de tout temps, chez tous les peuples et d'après une tradition immémoriale, l'armateur a dû soigner les marins qui tombaient malades à son bord. Un tel principe était exorbitant du droit commun et ce n'est qu'au XIX^e siè-

cle qu'il est apparu dans le droit terrestre. Cet état de fait s'explique assez facilement si l'on veut bien considérer que le Droit Maritime se caractérise non seulement par sa stabilité, son uniformité au point de vue international, mais encore par sa « hardiesse ». Il n'est pas exagéré de dire que le Droit Maritime a toujours été en avance sur le Droit Terrestre aussi bien au point de vue juridique qu'au point de vue social. Nous n'en voulons pour preuve que la théorie des assurances maritimes qui a devancé de plusieurs siècles celle des assurances terrestres. Cette hardiesse se retrouve dès que le Droit Maritime a accédé à un rôle social ; c'est dans son domaine que sont apparues pour la première fois les institutions de prévoyance qui ne font que s'ébaucher en droit terrestre. Par conséquent, c'est avec un esprit empreint de cette philosophie du Droit qu'il faut envisager les lois maritimes.

Une autre considération ne doit pas non plus être négligée : il faut nous souvenir que le législateur de toutes les époques, guidé à la fois par un certain utilitarisme et par des sentiments humanitaires, a toujours fait preuve d'une certaine sollicitude envers les marins. Il avait le souci de conserver à la profession maritime cette catégorie de personnes si nécessaire à la marine militaire. En outre, les risques nombreux, la discipline rigoureuse, la fréquentation de régions insalubres, la vie malsaine que les matelots étaient obligés d'endurer, l'avaient inévitablement porté à envisager une protection toute spéciale pour ceux que la maladie pouvait atteindre. C'est vraisemblablement pour toutes ces raisons qu'est apparue sitôt la notion du « risque professionnel » mis à la charge de la seule personne capable de veiller sur les matelots, c'est-à-dire l'armateur. Le risque professionnel était déjà une idée courante dans l'ancien Droit Maritime alors qu'à cette époque le Droit Civil en était resté à l'idée Romaine de la responsabilité, uniquement basée sur la faute démontrée. Nous voyons là une seconde particularité du Droit Maritime qu'on ne peut perdre de vue pour étudier la loi.

C'est pourquoi nous nous demandons s'il est bien exact de voir dans l'art. 79 une présomption et de discuter sur la nature de cette présomption, en s'en tenant à l'interprétation littérale du texte qu'il s'agit d'appliquer.

Si l'art. 79 établit au profit du marin une présomption d'imputabilité de la maladie au service du navire, ou bien cette présomption est irréfragable, ou bien elle est seulement légale et souffre alors la preuve contraire. Nous ne croyons pas être en présence d'une présomption irréfragable. On sait, en effet, que ces présomptions sont extrêmement rares ; l'art. 1352 C. Civ. n'en reconnaît l'existence que lorsque sur leur fondement la loi « annule certains actes ou dénie l'action en justice ». Le meilleur exemple que nous puissions en donner est celui de l'art. 1965 du Code Civil en vertu duquel « la loi n'accorde aucune action pour une dette de jeu ou le paiement d'un pari ». Le créancier ne saurait être admis à prouver qu'il a gagné loyalement. Or, la Loi de 1926 ne refuse pas expressément une action quelconque à l'armateur, il apparaît immédiatement que nous ne sommes pas dans l'hypothèse prévue par l'art. 1352 du Code Civil.

Pouvons-nous, maintenant, admettre que le marin jouit d'une présomption légale susceptible d'être détruite par une preuve contraire ? C'est ici, qu'à notre avis, la thèse des marins basée sur l'interprétation exacte de l'art. 79 prend toute sa valeur. La loi ne dit pas qu'elle présume que la maladie est la conséquence du service, elle dit plus simplement que l'armateur doit payer et soigner le marin qui tombe malade pendant le cours de son embarquement après que le navire a quitté le port. La loi dit tout cela et seulement cela. Affirmer l'existence d'une présomption quelle qu'elle soit c'est, de toute évidence, contrarier le texte.

Mais alors, comment expliquer l'existence de l'obligation de l'armateur et comment analyser son fondement ? Il convient, à notre sens, de faire appel à la théorie du Risque et d'invoquer ses applications les plus modernes. Sans porter un jugement de valeur sur les mérites de cette théorie, on ne peut méconnaître ni son existence, ni sa consécration législative dans l'évolution la plus récente de notre Droit.

Nous pouvons, par exemple, citer la Loi du 31 mai 1924 rendant *responsables de plein droit* les Compagnies de navigation aérienne, lorsque des personnes ou des biens situés à terre subissent des dommages causés par des aéronefs en évolution. Il est, d'autre part, intéressant de remarquer avec quelle facilité la jurisprudence a interprété largement la Loi du 9 avril 1898 qui vise les accidents survenus *par le fait du travail ou à l'occasion du travail*. Bien souvent des arrêts de Cassation ont déclaré accidents du travail ceux qui s'étaient seulement produits *dans le temps et dans le lieu du travail*, et ont accordé le bénéfice de la loi à des salariés victimes d'accident sans aucun rapport avec l'accomplissement de leur tâche : blessure reçue dans une rixe ou survenue à l'ouvrier travaillant à l'atelier pour son compte personnel ou faisant visiter à des amis un quartier où il ne travaille pas (1). Cela nous permet de constater que la notion de Risque Professionnel s'étend au point d'engendrer celle de *Risque Social*.

Les idées de solidarité et d'assistance prennent une importance sans cesse croissante dans la législation. Les Lois de 1935 et 1937 sur les fonds de commerce ont même été jusqu'à associer les vendeurs aux pertes que peuvent subir leurs acheteurs à la suite d'événements tout à fait indépendants des uns et des autres. Il y a là, évidemment, un bouleversement du Droit, si on compare ces théories nouvelles aux formules de Celse ou d'Ulpien dont l'influence se retrouve encore dans l'œuvre du législateur de 1804. A côté de l'idée Romaine de la responsabilité fondée sur la faute, l'existence juridique d'un risque social incombant à tel ou tel sujet de droit seulement parce qu'il occupe une situation déterminée est impossible à nier. Par conséquent, dans bien des cas une responsabilité incombera automatiquement à une personne dès qu'une hypothèse prévue par la loi se réalisera. Nous avons un autre exemple de responsabilité automatique dans la loi du 16 avril 1914, qui modifie les articles 106 et 109 de la

(1) PLANIOL et RIPERT : *Traité pratique de Droit civil français*, t. VI, n° 702.

loi du 5 avril 1884. En vertu du nouveau texte, les Communes et l'Etat sont de plein droit responsables dès qu'une personne est lésée par les dommages résultant des crimes et délits commis à force ouverte ou par violence, par des attroupements ou rassemblements. L'idée de présomption n'intervient pas en cette matière, seule la réalisation du risque suffit pour entraîner une responsabilité fondée sur l'assistance due par une personne morale, seulement en considération de sa situation vis-à-vis d'autres personnes.

Il résulte de ce qui précède, que le législateur moderne n'ignore pas la notion du Risque Social et il ne nous appa-rait pas que nous trahirions sa pensée en affirmant que c'est cette notion qui domine le Code du Travail Maritime. Si une grande partie de la Doctrine fait les plus expresses réserves sur la légitimité de l'introduction de la théorie du Risque dans notre Droit, nous pensons que notre matière est l'une de celles où son application heurterait le moins les conceptions classiques. Nous avons déjà indiqué que le Droit Maritime a toujours été la branche la plus évoluée du Droit et qu'il a constitué, en quelque sorte, un champ d'ex-périence pour certaines institutions dont la réalisation en Droit terrestre a été plus tardive. D'autre part, il convient de noter que le marin, au cours de son voyage, est vérita-blement isolé de sa famille, il ne peut plus compter sur la protection fondée sur l'obligation naturelle des siens, si une maladie quelconque vient le frapper et il faut, cependant, qu'il soit secouru.

M. Ripert laisse entendre comment il faut envisager cette nécessité en s'exprimant ainsi : « Dans la société de l'équi-page, étroitement unie pour les mêmes fins, l'idée d'asso-ciation, de solidarité est dominante. Si l'un des membres de cette société souffre un préjudice, il appartient aux autres de le secourir. On l'indemnise, même au cas de maladie. Par suite, et plus encore que le risque professionnel, *c'est l'assis-tance obligatoire imposée au propriétaire du navire qui re-présente* l'autorité légitime de cette société minuscule (1) ».

(1) RIPERT, *Traité*, t. I, n° 582, p. 659.

Par conséquent, dès que le marin est malade, il faut le soigner et cette obligation est tellement certaine et tellement impérieuse que même si la blessure ou la maladie provient d'un fait intentionnel ou d'une faute inexcusable du marin, le capitaine est tenu, en vertu de l'art. 86, de lui donner tous les soins nécessaires et même, quelquefois, sa nourriture, sous réserve d'un recours quasi illusoire. C'est pourquoi, lorsque seulement la maladie n'est pas la conséquence directe du service, la discussion sur l'existence de l'obligation de l'armateur ne paraît pas avoir été prévue par le législateur.

Enfin, une dernière raison nous semble pertinente. La loi institue un forfait ; l'étendue de l'obligation de l'armateur, en effet, est strictement prévue. Nous verrons, par exemple, que le paiement des salaires cesse de plein droit au terme d'un certain délai de quatre mois et que la fourniture des soins cesse également dès que le marin est reconnu incurable. Il est des cas où ce forfait joue tout à fait en faveur de l'armateur. Pourquoi refuser d'admettre que ce même forfait jouerait en faveur du marin, pour toutes les maladies apparues après que le navire a quitté le port. Dans tous les forfaits, qu'ils soient prévus par une convention ou par la loi, il est des cas qui se règlent autrement que si l'on appliquait le droit commun, on s'écarte volontairement de l'équité pour appliquer à tout un ensemble de faits une moyenne qui simplifie les rapports juridiques entre les parties. C'est l'application stricte de ce forfait que les marins réclament et nous pensons qu'en l'état actuel de la législation, ils la réclament à bon droit.

C'est, en résumé, en nous basant sur ces deux idées de Risque Social et de Forfait que nous croyons que le marin malade à bord, doit toujours être soigné aux frais du navire sauf dans les exceptions prévues dans l'art. 86.

Nous avons eu soin d'indiquer que nous n'entendions pas défendre ici la théorie du Risque en soi et d'une manière plus générale nous n'entendons pas donner une appréciation sur l'évolution actuelle du Droit ; nous sommes seulement

obligés de constater que nous assistons à l'éclosion d'un « Ordre juridique nouveau » (1) et que depuis plusieurs décades le Droit a cessé de s'alimenter exclusivement à sa source traditionnelle pour subir « progressivement l'attraction et le joug de faits économiques qui le dominent et dont il est devenu tributaire » selon l'expressioin même de M. Josserand. Nous sommes tentés d'ajouter les faits sociaux aux faits économiques. En présence de cette évolution voulue par le législateur, nous devons interpréter la loi en tenant compte d'un nouvel esprit qui la domine et c'est pourquoi nous pensons que dans notre matière, les marins peuvent légitimement prétendre qu'un Risque Social est mis à la charge de l'armement.

II. APPLICATION DE L'ARTICLE 79 AUX MALADIES

Nous avons tenté de dégager un principe d'interprétation ; il nous faut, maintenant, envisager l'application de la loi aux différentes maladies qui peuvent survenir aux marins.

§ 4. — CAS GÉNÉRAL : MALADIE SURVENUE APRÈS LE DÉPART

Le cas normal prévu par la loi est celui où une maladie se déclare « au cours de l'embarquement après que le navire a quitté le port où le marin a été embarqué ». Nous devons noter que l'art. 79 est, à ce propos, plus précis que l'art. 262 qui parlait de maladies contractées « pendant le voyage ». Cette dernière expression avait donné lieu, de la part de la Doctrine, à des interprétations différentes concernant le moment auquel il fallait admettre que le voyage était commencé et, aussi, ce qu'il fallait entendre par « voyage ».

Suivant Valin, par exemple, le voyage n'était censé commencé que lorsque le navire avait navigué au moins pendant 24 heures. Suivant Filleau, au contraire, le début du voyage

(1) V. JOSSERAND, *Un Ordre juridique nouveau*, D. H. 1937, Chronique p. 41.

se plaçait au moment même où le marin était inscrit sur le rôle. Avec plus de raison, de Valroger indiquait que le voyage ne commençait vraiment que lorsque le navire avait levé l'ancre pour prendre définitivement la mer (1). C'était également l'opinion de Desjardins (2) qui indiquait que le navire ne devait être réputé en cours de voyage « que lorsqu'il a mis à la voile et quitté le port ». La jurisprudence avait adopté ce dernier système. C'est, par exemple, en vertu de ce principe qu'un second capitaine embarqué à Calcutta et tombé malade bien avant que le navire ait quitté le port, s'est vu refuser le bénéfice de l'art. 262 (Cour de Cassation, arrêt du 31 janvier 1854 (3)). Les termes parfaitement explicites de l'art. 79 évitent, maintenant, toute difficulté à ce sujet.

Nous avons déjà signalé, à propos de la Petite Pêche, la discussion relative au sens du mot « voyage ». Bien avant 1926, il était déjà admis qu'en matière de maladie, l'art. 194 du Code de Commerce ne saurait être invoqué. Cet article exige qu'un navire fasse une traversée de trente ou soixante jours, suivant qu'il se rend dans un autre port ou qu'il revient à son point de départ, pour être censé avoir accompli un voyage en mer. La Cour de Cassation avait formellement indiqué en 1912 (4) la portée tout à fait limitative de l'art. 194, et le bénéfice de l'art. 262 était accordé aux marins sans que la longueur du voyage fut prise en considération. A ce sujet encore, la Loi de 1926 évite toute hésitation puisque dans son texte le mot « voyage » a fait place à celui d'« embarquement ».

Le lieu où la maladie se déclare au cours de l'embarquement n'influe pas sur la mise en jeu de la responsabilité de l'armateur. Que la maladie se déclare à bord ou à terre, que la descente du marin ait été effectuée pour le service du navire ou non, le navire devra prendre les soins du marin

(1) DE VALROGER, Commentaire du livre II du Code de Commerce, t. 2, n° 526.

(2) DESJARDINS, *Traité de Droit Commercial Maritime*, t. 3, n°

(3) DE VALROGER, t. II, n° 596.

(4) Cass. Civ., 29 janv. 1912, R. I. D. M. XXVIII, p. 6.

à sa charge. C'est ce qu'a décidé la Cour de Rouen dans un arrêt du 7 février 1881 concernant un mécanicien atteint subitement de paralysie au domicile de son beau-père, au cours d'une nuit où il n'était pas de service (1). A ces différents points de vue, par conséquent, l'application de la loi n'offre aucune difficulté.

Il est certain, d'autre part, que toutes les maladies sont prévues par la loi depuis les plus graves jusqu'aux plus bénignes. La jurisprudence a eu souvent l'occasion d'indiquer avec raison, que la loi ne faisait aucune distinction et que toutes les maladies sont susceptibles d'être à la charge de l'armateur. C'est ainsi que nous pouvons signaler deux jugements du Havre faisant incomber au navire les soins nécessités par des maladies mentales. Nous relevons, dans un jugement du Tribunal de Commerce rendu le 20 janvier 1894, les motifs suivants : « Attendu que l'art. 262 ne distingue pas, que l'aliénation mentale dès qu'elle n'est pas incurable, rentre bien dans les dispositions prévues par l'article précité, qu'admettre le contraire serait introduire dans la loi une exception qui n'y est pas.... » (2). En 1927, le même Tribunal rendait une décision conforme à la précédente (3) et depuis la Loi de 1926, les solutions jurisprudentielles relatives à cette maladie n'ont pas varié.

Il est à peine besoin d'indiquer que l'armateur est tenu de soigner les maladies contagieuses telles que la scarlatine ou la rougeole, qu'il doit, également, soigner les maladies exotiques telles que le paludisme, on admet aussi, que même les maladies diathésiques comme le diabète doivent être soignées et, cependant, ces dernières sont la conséquence d'une prédisposition physiologique certaine du sujet. Cela résulte du principe que nous avons admis : dès qu'au cours de son embarquement le marin n'est plus en état d'accomplir son service, l'obligation aux soins pèse sur l'armateur.

(1) Cour de Rouen, 7 fév. 1881, D. 1882, 2, 25.

(2) Trib. Com. du Havre, 20 janvier 1894, R. I. D. M. 10, p. 222.

(3) Trib. Com. du Havre, 28 avril 1927, *Rec. Havre* 1927, I, 108.

La liste des maladies dont les marins peuvent être atteints est tellement complète qu'il a été jugé que, même un état de fatigue générale nécessitant simplement un repos de quelques jours équivaut à une maladie au sens de l'art. 79 du Code du Travail Maritime (1).

Malgré l'étendue du principe que nous avons admis, il est nécessaire de réserver des développements particuliers à la question des rechutes et des crises aiguës d'une maladie chronique ainsi qu'à celle des maladies vénériennes.

§ 5. — RECHUTES ET CRISES AIGUES D'UNE MALADIE CHRONIQUE

D'après Desjardins (2), ces affections se rapportant, soit à un état morbide inhérent au sujet, soit à une maladie ancienne ne pouvaient incomber à l'armateur. Deux idées étaient à la base de cette opinion ; on considérait que la crise aiguë ou la rechute était, d'une part, assimilable à l'éclosion d'une maladie existant en germe avant l'embarquement et, d'autre part, qu'elle était imputable à la faute du marin qui s'était embarqué imprudemment. Déjà, sous l'empire de l'article 262, cette opinion était combattue : De Valroger (t. 2, n° 597) indiquait qu'il y avait là une question de fait et que c'était à l'armateur d'établir d'une façon certaine qu'en réalité le marin n'était pas en bonne santé au moment de son embarquement. Pour Daujon, la solution à donner dans ce cas est encore plus favorable au marin (3) : il incombe à l'armateur de s'assurer que le marin est en état de supporter les fatigues du voyage, et si une rechute ou une crise aiguë se produit pendant le voyage, il devra prendre les soins à son compte, car on peut attribuer le retour de la maladie aux fatigues du voyage. Il va sans dire que ces auteurs, à juste titre, font un sort particulier aux rechutes des maladies frauduleusement ou sciemment

(1) Justice de Paix du Havre, 7 avril 1936, *Rec. Havre* 1936, 2, 245.

(2) DESJARDINS, t. III, n° 725.

(3) DANION, *Traité de Droit Maritime*, t. I, n° 394.

dissimulées lors de l'embarquement, car il y a là, nous le verrons, une faute inexcusable. Nous devons noter aussi que la Doctrine citée ajoute une seconde réserve visant le cas où la rechute n'est pas imputable au service du navire. C'était, d'ailleurs, ce que l'on pensait couramment avant 1926.

Il y avait de fortes raisons pour considérer que la rechute ou la crise devait être prise en charge par le navire. Le marin qui s'embarque est présumé en bonne santé, d'autre part, la pratique des Compagnies de navigation avait, depuis longtemps, subordonné l'embarquement au résultat favorable d'une visite médicale de l'équipage. Et l'on pouvait dire, en toute sécurité, que le matelot admis à bord était en état physique d'accomplir son service.

La Cour de Rouen l'avait indiqué dans un arrêt rendu le 24 décembre 1879 (1) : « Le capitaine (ou marin) qui entreprend une longue traversée est présumé valide et capable de résister aux fatigues du voyage et aux effets du climat qu'il ne craint pas d'affronter ». Ce même arrêt ajoutait que l'armateur était non recevable à prouver l'état maladif du marin avant le départ, pour cela seul qu'il n'avait pas fait de réserves à cet égard dans le rôle d'équipage. Cette dernière disposition a été souvent critiquée. De Valroger prétend que cette absence de réserves, tout en constituant une présomption de fait contre l'armateur, ne saurait constituer une fin de non recevoir. La même critique résulte de l'ouvrage de M. Lasbordes (2) et celui-ci admet aussi qu'au cours de la visite d'embarquement, l'armateur pourrait exiger du marin une déclaration dans laquelle celui-ci reconnaîtrait être atteint d'infirmités, telles que : hernies, varices, diabète, lésions valvaires du cœur, etc... ; cette déclaration permettrait à l'armateur de s'exonérer des obligations de l'art. 262, dans le cas où cette maladie réapparaîtrait en établissant qu'elle n'a pas été contractée au cours

(1) D. 1880, 2, 233.

(2) LASBORDES, Thèse citée *supra*, p. 14 et 15.

du voyage. Mais le même auteur s'empresse d'ajouter qu'il serait inutile de faire renoncer le marin à toute demande de soins pour l'infirmité, la maladie contractée ou son aggravation, car une telle renonciation serait absolument illégale, l'art. 262 étant d'ordre public comme l'art. 79.

Nous ne pensons pas qu'un tel raisonnement puisse être tenu si l'on admet l'interprétation que nous avons donnée du nouveau texte. Il est très important de signaler ici l'art. 8 du Code du Travail Maritime, rendant obligatoire la visite médicale qui n'était, jusqu'alors, qu'un simple usage des Compagnies. Dès que le navire jauge plus de 25 tonneaux et que les sorties en mer sont d'une durée de plus de 72 heures, cette visite médicale est d'ordre public (art. 133 de la loi). Si le marin est admis à naviguer, c'est que son embarquement ne « présente aucun danger pour sa santé ou pour celle du reste de l'équipage », dit la loi : par conséquent, on doit admettre que le marin est *valide* dans toute l'acception du terme, et si une crise aiguë ou une rechute se produit, la navigation entre pour une certaine part dans les causes de l'affection dont peut être atteint le marin au cours du voyage.

Il suit de là que la rechute ou l'aggravation d'une maladie chronique doit obligatoirement être soignée par le navire. C'est ce qu'avait admis la Cour de Cassation dans l'arrêt du 24 avril 1934 déjà cité : « Attendu que les lésions anciennes ont subi au cours de l'embarquement une poussée plus aiguë qui a nécessité des soins bientôt suivis du débarquement de G... ; qu'il importe peu que la conjonctivite dont celui-ci était atteint fut antérieure au voyage ; qu'elle n'a mis obstacle ni à l'embarquement après visite réglementaire, ni au service de cuisinier à bord ; qu'ainsi G... n'est réellement « tombé malade » au sens de l'art. 79 précité, que lorsque son affection a été une gêne pour son travail ou a exigé des soins normalement incompatibles avec la continuation de son travail » (1). Selon la nouvelle jurisprudence

(1) G. P. 1934, 2, 60.

de la Cour de Cassation, il faudrait en plus que l'armateur ne puisse établir que l'aggravation ne résulte pas du service. Mais quoiqu'il en soit, il nous apparaît que la Cour Suprême a parfaitement défini ce qu'il fallait entendre par aggravation d'une maladie ancienne en indiquant que le marin « tombe malade » au sens de l'art. 79 dès qu'il ne peut plus accomplir son service. Et c'est la même jurisprudence qu'il faudrait invoquer s'il fallait définir la crise aiguë d'une maladie chronique ou la rechute. Nous trouvons, par exemple, ce principe admis dans un jugement du Tribunal Civil du Havre : « Attendu qu'il convient d'assimiler à la maladie contractée au service du navire, dans les termes de l'art. 79 : toute crise aiguë, survenue au cours de l'embarquement, d'une maladie chronique dont le marin était atteint avant son embarquement, ainsi que toute rechute d'une maladie préexistante » (1). Bien souvent cette jurisprudence a été appliquée à de nombreux cas tels que : paludisme, polynévrise, mal de Bright., et, notamment encore, tuberculose pulmonaire dont les poussées évolutives ont été mises à la charge de l'armement.

§ 6. — MALADIES VÉNÉRIENNES

C'est au fond à cause de ces maladies que la discussion sur la relation nécessaire ou non avec le service du bord a pris une telle ampleur. Dans l'ancien Droit, le marin vénérien n'était pas soigné par le navire. Valin, en commentant l'obligation imposée à l'armateur par l'Ordonnance de 1681, disait : « Mais tout cela suppose des maladies naturelles et ordinaires avec exclusion de tout mal contracté par le crime ». Pothier indiquait aussi, en parlant du même article de l'Ordonnance : « Il ne s'agit que des maladies qui surviennent naturellement : si c'était une débauche qui eût causé quelque maladie au matelot, il serait indigne de jouir de l'avantage accordé par cet article (2) ». Toute la Doctrine antérieure à 1926 abondait

(1) Trib. Civ. du Havre, 15 juillet 1932, *Rec. Havre* 1932, 2, 181.

(2) POTHIER, *Traité du contrat de louage*, n° 1 et 0.

dans ce sens (1). Il faut, cependant, signaler une distinction intéressante, faite par Filleau, selon lequel on doit classer les maladies syphilitiques en deux groupes. Les unes, contractées pendant le voyage, ne donnent pas lieu à l'application de l'art. 262, les autres, guéries, au moment de l'embarquement, reparaissent par suite des influences climatiques et offrent au marin la possibilité de se faire soigner par l'armement.

L'armement a toujours lutté et lutte encore pour être exonéré de toute obligation à l'égard des maladies vénériennes. Il a été longtemps soutenu que ces maladies étaient, par leur nature, en dehors du champ d'application de l'art. 262. Cette théorie a été favorablement accueillie par un jugement du Tribunal de Commerce du Havre, en 1879 : « Attendu que lorsqu'il s'agit de syphilis, il paraît équitable que cette maladie doit être considérée, d'après sa nature, comme existant avant l'embarquement, que cela devrait être le cas lorsque cette syphilis est secondaire (2) ». En 1926, les mêmes arguments étaient ainsi développés dans un jugement de Dunkerque : « Attendu que la règle exorbitante du droit commun édictée par l'art. 262 doit être interprétée restrictivement et que la nature de la maladie pour laquelle le matelot s'est fait hospitaliser, est sans rapport avec les fatigues du voyage, les privations et la rigueur des climats ; attendu que la maladie contractée par D... ne résulte pas d'une faute du navire ni d'un risque inhérent au service de la navigation, mais d'un acte personnel du matelot, sans aucun lien direct avec le voyage accompli et le séjour à bord ; que l'art. 262 n'est, par conséquent, pas applicable (3) ».

Ce jugement considère inutilement qu'il n'y a pas faute du navire puisque nous sommes en matière de risque professionnel, mais, de plus, il sanctionne favorablement la théorie de la relation nécessaire avec le service. Pendant l'éclipse jurisprudentielle de cette théorie, l'armement a tenté de

(1) DE VALROGER, *op. cit.* n° 597 ; LYON-CAEN et RENAULT, n°s 459 et 461 *bis* ; DANJON, *op. cit.* n° 393.

(2) Trib. Com. du Havre, 24 déc. 1879, *Rec. Havre* 1880, I, 48.

(3) Trib. Com. Dunkerque, 18 janv. 1926, *Dor sup.* 4, p. 176.

reprendre un système de défense basé sur le fait intentionnel ou la faute inexcusable. Quelques rares décisions antérieures à 1926 avaient admis que le marin contaminé avait commis une faute inexcusable (1). Nous devons signaler que l'Administration n'avait jamais partagé cette façon de voir et la jurisprudence postérieure à 1926 n'a jamais accueilli favorablement cette exception cependant proposée avec constance par l'armement dans toutes les affaires de ce genre. Il est évident que les marins ne contractent jamais intentionnellement une maladie vénérienne et, d'autre part, la jurisprudence n'a pas trouvé là une faute inexcusable au sens de l'art. 86. Nous ne croyons pas pouvoir citer à ce sujet un exposé plus « coloré » que le jugement suivant, rendu le 12 juin 1934 : « Attendu qu'il importe de rechercher si la Compagnie d'O... peut opposer un fin de non recevoir à l'action de C... en vertu de l'art. 86 qui stipule que les dispositions de l'art. 79 ne sont pas applicables si la maladie ou la blessure a été déterminée par un fait intentionnel ou une faute inexcusable ; qu'il convient d'observer que de toute évidence et par le simple effet du bon sens, C... n'a pas contracté volontairement et intentionnellement la maladie vénérienne grave « chancre induré » précurseur de syphilis dont il est atteint ; qu'au surplus, il appartiendrait à la Compagnie d'O... de prouver cette intention volontaire, ce qu'elle ne tente même pas de faire et serait d'abord bien incapable d'établir ;

« Attendu, en ce qui concerne la faute inexcusable, qu'il faut entendre par là, comme en matière d'accidents du travail, non seulement la faute volontaire, mais encore la faute lourde équivalente au dol relevant dans une certaine limite de la loi pénale ;

« Attendu que le marin parti joyeux pour une course lointaine ne tarde pas, au cours d'une longue et pénible traversée, à être soumis aux plus sévères privations et aux pires infortunes ; que ces marins las et fatigués d'un pénible voyage

(1) Trib. Com. Marseille, 22 mars 1905, R. I. D. M. XXI, p. 202.

par une mer sans fin dans une nuit sans lune, sont, par la force des choses, quelque peu portés à chercher à satisfaire leur instinct naturel lorsqu'ils se trouvent dans un port d'escale ; que l'acte sexuel accompli dans ces conditions, ne saurait revêtir le caractère de la faute inexcusable (1) ».

Si ce jugement mérite une place à part dans la jurisprudence, c'est seulement pour sa forme, il ne fait que reprendre en termes pittoresques une idée toujours admise par la Doctrine (2) et par les tribunaux. Le Tribunal Civil du Havre a jugé en 1935 que l'application de l'art. 86 ne pourrait être retenue que s'il résultait des débats que le marin a contracté la syphilis dans des conditions impliquant une imprudence commise en connaissance de cause et malgré une quasi-certitude de contamination (3). Comme la faute inexcusable est une exception, elle doit être prouvée par l'armateur et une telle preuve serait singulièrement difficile à administrer en l'espèce.

Puisque la responsabilité des armateurs ne pouvait disparaître par le jeu de l'art. 86, on a songé à nouveau à la théorie de la relation nécessaire entre la maladie et le service du bord. Dans toutes les affaires de maladies vénériennes, les défendeurs s'appointent à prouver tant par expertise que par enquête, que le marin a contracté son mal dans des circonstances étrangères à la navigation. La Cour de Cassation revenant sur sa jurisprudence de 1934 a, nous l'avons vu, suivi la théorie des armateurs. Nous avons déjà indiqué pourquoi cette récente jurisprudence ne nous paraissait conforme ni au texte de la loi, ni au caractère particulier du droit des gens de mer. Et, de plus, cette nouvelle tendance jurisprudentielle nous paraît présenter des inconvénients certains : bien que l'on ne soit pas obligé de considérer, comme le font les syndicats de marins, que le danger de contamination constitue une « conséquence de la navigation », il est tout de même

(1) Justice de Paix du Havre, 12 juin 1934, *Dor. sup.* 13, p. 30 ; *Gaz. Trib.*, 18 déc. 1934.

(2) RIPERT, *op. cit.*, t. I, n° 585 *in fine*.

(3) Trib. Civ. du Havre, 15 fév. 1935, *Dor. sup.* 13, p. 164.

des maladies vénériennes dont l'origine ne remonte pas nécessairement à une débauche à terre. Certaines peuvent être contractées par simple contagion à bord, d'autres peuvent réapparaître, comme l'indiquait Filleau, par suite de l'influence du climat ou du régime du bord, d'autres, encore, peuvent être héréditaires et peuvent remonter à une époque assez lointaine pour qu'on n'en rende pas responsable l'homme qui en ressent les atteintes. Bien souvent, les mesures d'instruction ordonnées par les tribunaux pourront conduire à des résultats contraires à la vérité, et le marin risquera de ne pas être protégé dans des cas où l'art. 79 aurait cependant dû jouer en sa faveur.

Un autre danger menace non moins sérieusement les gens de mer : il n'y a aucune raison pour que cette théorie de la relation nécessaire entre la maladie et le service ne s'étende pas à toutes les maladies. Pour chaque espèce, une expertise médicale pourra être légitimement demandée par l'armateur. Dans bien des cas, le marin risquera d'être débouté de son action. Tout dépendra des conclusions de rapports médicaux presque toujours établis trop longtemps après la maladie et n'offrant, par conséquent, aucune sécurité. Une application logique de cette théorie aboutit nécessairement à l'anéantissement de l'art. 79, à la suppression pure et simple de la protection accordée par le législateur au marin.

En présence de l'état actuel du texte, nous pensons que les maladies vénériennes, comme les autres maladies, sont à la charge de l'armement : le marin a été embarqué valide et il tombe malade au sens de la loi dès qu'il n'est plus en mesure d'assurer son service. Dans ce cas il doit être soigné par l'armateur.

En fait, la résistance de l'armement relative aux maladies vénériennes est légitime : si étendu que soit le Risque Social de l'armateur, il n'est pas équitable d'imposer à celui-ci la lourde charge des maladies vénériennes qui, la plupart du temps, ne sont que la rançon de l'agrément du matelot. Mais alors, une disposition législative s'impose : nous en avons un exemple dans le Code Marocain dont l'art. 189 reproduit

le texte de l'avant-projet de notre Code du Travail Maritime et exempté explicitement l'armateur de ses obligations au cas de folie, d'épilepsie et de maladie vénérienne. Le texte marocain est peut-être rigoureux à l'encontre des marins, mais on pourrait, pour notre législation, concevoir un texte plus souple et faisant des distinctions précises entre les maladies venant obligatoirement d'un contact sexuel et celles pouvant résulter de l'hérédité ou simplement de la vie à bord (1), ces dernières pouvant, seules, entraîner la responsabilité du navire. C'est seulement en vertu d'un texte spécial que les armateurs pourraient discuter leur responsabilité. Actuellement les maladies vénériennes doivent rentrer dans le cas général visé plus haut, puisque selon l'expression même de la jurisprudence, aucune distinction n'est faite par la loi.

§ 7. — MALADIES SURVENUES AVANT LE DÉPART
OU APRÈS LE DÉBARQUEMENT

L'hypothèse que nous envisageons maintenant se distingue nettement des précédentes en ce que la relation de la maladie avec le service est nécessaire ; le second paragraphe de l'art. 79 l'indique clairement : « Les dispositions du paragraphe précédent sont applicables au marin qui tombe malade entre la date de son embarquement et la date du départ du navire, ou postérieurement à la date de son débarquement et avant tout autre embarquement, lorsqu'il est établi que la maladie a été contractée au service du navire ». On ne rencontrait pas de texte équivalent dans la précédente législation. La Doctrine enseignait alors que le marin tombé malade entre son embarquement et le départ du navire n'avait aucun recours fondé sur l'art. 262 et qu'il ne pouvait que se prévaloir du droit commun en établissant une faute de l'armateur (2). Solution parfaitement logique puisque l'art. 262 ne pouvait

(1) Rechutes venant du régime ou des fatigues imposées par le navire.

(2) DESJARDINS, t. III, n° 724 ; DANJON, t. I, n° 392.

s'appliquer qu'une fois le voyage commencé et qu'aucun autre texte n'établissait de risque professionnel à la charge de l'armateur. C'était aussi l'avis de la jurisprudence (1).

Le cas du matelot tombé malade après son débarquement n'était pas si nettement tranché. D'après certaines décisions, le marin ne pouvait que se prévaloir du droit commun (2). Mais la jurisprudence, après avoir suivi ce système, a quelquefois décidé que la maladie apparue après le débarquement avait été *contractée* pendant le voyage. Dans ce cas, il appartenait au marin de rapporter la preuve que sa maladie était la conséquence de son service.

Nous devons encore signaler qu'un jugement de Marseille (3) a accordé les soins à un marin tombé malade sur un autre navire à bord duquel il était rapatrié aux frais de l'armateur. L'obligation de l'armateur a été reconnue parce que le rapatriement a été considéré comme la suite et la conséquence du voyage pour lequel le matelot avait été engagé. La Doctrine a approuvé unanimement cette décision et note avec raison que l'obligation de l'armateur ne subsistait qu'à condition que le marin soit rapatrié à titre de passager, mais que s'il accomplissait son voyage de retour comme matelot, la maladie resterait à la charge du second navire.

Le texte de 1926 a apporté les précisions nécessaires en cette matière et maintenant les discussions qui peuvent s'élever n'intéressent que le fait. Tout dépendra de la preuve rapportée par le marin tombé malade avant le départ ou après son débarquement. Et nous devons noter que du jour où le marin a contracté un nouvel embarquement, le précédent armateur est définitivement hors de cause ; en aucun cas, les frais de maladie ne sauraient être à sa charge.

(1) Rouen, 7 fév. 1881, S. 83, 2, 13.

(2) DESJARDINS, t. III, p. 290.

(3) Marseille, 27 juin 1832, *Rec. Marseille* 1832, I, 263.

SECTION III

Fait intentionnel ou faute inexcusable du marin

Malgré l'étendue du risque que nous venons d'envisager en cas de blessure ou de maladie, il est cependant deux exceptions prévues dans l'intérêt de l'armateur par l'art. 86 de la loi : « Les dispositions des articles 79 à 85 ci-dessus ne sont pas applicables si la maladie ou la blessure a été déterminée par un fait intentionnel ou une faute inexcusable du marin ». Bien que cette disposition ne se retrouve pas dans les textes antérieurs à 1926, la théorie du fait intentionnel ou de la faute inexcusable était déjà reconnue par la Doctrine et la Jurisprudence. De nombreux auteurs, à la suite de Valin et de Pothier, en avaient fait l'application aux maladies vénériennes, comme nous l'avons vu. Cette Doctrine trouvait sa base, soit dans l'adage *Nemo auditur propriam turpitudinem allegans*, soit dans l'article 264, selon lequel le matelot blessé à terre alors qu'il n'a pas de permission est en faute.

La jurisprudence avait donné une large interprétation de ce dernier texte au point de l'appliquer aux maladies comme aux blessures. De plus, la notion de faute a été, à un moment donné, sensiblement différente de celle que l'on peut dégager de la jurisprudence récente.

Le Tribunal de Commerce de Marseille (1) a, par exemple, vu une faute susceptible d'exonérer l'armateur dans une simple fausse manœuvre d'un marin. Il s'agissait d'une hernie contractée par un chauffeur en soulevant une pierre de charbon pour la mettre dans les fourneaux. Le jugement décide que le chauffeur n'avait pas l'obligation de soulever la pierre et qu'il devait simplement la faire glisser et la briser ensuite à coups de marteau sans essayer de l'introduire directement dans les fourneaux. D'autres décisions

(1) Trib. Com. de Marseille, 3 août 1893, R. I. D. M. IX, p. 234.

plus fréquentes reconnaissent l'exonération de l'armateur quand le marin devait sa blessure à son état d'ivresse (1).

Dans la sconde édition de leur traité de Droit Maritime, parue quelques mois avant le Code du Travail Maritime, MM. Danjon et Lepargneur semblent prévoir le caractère de gravité que devra présenter la faute inexcusable en en écrivant les remarques suivantes sur l'ivresse : « Ne pourrait-on pas reprocher au capitaine d'avoir laissé travailler un homme qui en était incapable et même de ne pas l'avoir fait mettre en lieu de sûreté ? D'après les tendances actuelles, je serais porté à croire que la solution ancienne ne devrait pas être maintenue d'une façon absolue, et que tout dépendrait des circonstances dans lesquelles l'accident serait arrivé (2) ». Selon M. Ripert, il convenait aussi d'apprécier la gravité de la faute et de laisser à la charge du matelot les conséquences de sa faute lourde alors que la faute légère de service ne l'excluait pas du bénéfice de l'art. 262 (3).

En réalité, les tribunaux, tout en usant du large pouvoir d'appréciation qu'ils avaient en cette matière, ne semblaient pas faire la distinction préconisée par les auteurs que nous citons et la loi du 9 avril 1898, qui emploie les propres termes de « fait intentionnel » et « faute inexcusable » ne paraît pas avoir eu d'influence en matière de travail maritime.

La Loi de 1926, en s'inspirant directement de l'art. 20 de la Loi du 9 avril 1898, a apporté une mise au point nécessaire ; et depuis, les tribunaux, saisis de l'exception législativement consacrée par l'art. 86, ont eu l'occasion de définir avec précision ce qu'il fallait entendre par « fait intentionnel » et « faute inexcusable ». Voici, par exemple, les motifs d'un jugement du Tribunal Civil du Havre, qui n'a pas trouvé dans le fait de porter une lettre sans permission à la poste, une circonstance suffisante pour refuser les soins de l'armateur à la victime frappée d'une insolation à terre : « Attendu qu'il y a lieu d'entendre par faute intentionnelle, celle commise par la

(1) Trib. Com. du Havre, 24 mai 1909, *Rec. Havre* 1909, I, 152.

(2) DANJON, *op. cit.* n° 393 bis, t. I.

(3) RIPERT, *op. cit.* n° 585, t. I.

victime, avec la volonté d'accomplir l'acte qui a déterminé la maladie ou la blessure dans le but de se créer des droits à une indemnité ; Attendu que l'on ne saurait rencontrer en l'espèce ces éléments constitutifs de la faute intentionnelle ; que, de toute évidence, G... n'a pas provoqué l'insolation dont il a été victime et qu'il n'a fait que subir involontairement ;

« Attendu, par ailleurs, que l'on peut définir avec les auteurs et la jurisprudence, la faute inexcusable, une faute qui implique un fait ou une omission d'une gravité exceptionnelle accomplie en parfaite connaissance du danger, au mépris d'instructions impératives ou de défenses formelles ; qu'elle doit consister en une faute grossière, impardonnable, d'une gravité telle qu'elle soit sans excuse ; qu'elle doit être même plus que lourde et pour ainsi dire assimilable au dol (1) ».

Le fait intentionnel implique, par conséquent, une mauvaise foi, une volonté d'aboutir, par un certain acte, à la maladie ou à la blessure donnant droit à une indemnité ; c'est pourquoi la jurisprudence a toujours refusé, avec raison, d'admettre que le fait de contracter une maladie vénérienne est intentionnel. Il n'y a fait intentionnel que lorsqu'on a voulu et même désiré la blessure ou la maladie, que lorsque le droit à une indemnité vient d'une *spéculation*.

La définition de la faute inexcusable retenue par la décision précitée, est inspirée de la jurisprudence de la Cour de Cassation, relative aux accidents du travail. Il reste, cependant, que la question de savoir si tel ou tel agissement du marin constitue une faute inexcusable au sens de la loi est soumise à l'appréciation souveraine des juges du fait qui se décideront d'après le degré de gravité que présente la faute.

Nous avons déjà indiqué en vertu de quelles raisons la jurisprudence refusait de reconnaître une faute inexcusable dans le fait de contracter une maladie vénérienne. Mais toutes les maladies qui pourraient résulter d'excès manifestes et

(1) Trib. Civ. du Havre, 29 nov. 1930, *Rec. Havre* 1930, 2, 281.

d'actes d'indiscipline seraient considérées, à bon droit, comme résultant d'une faute inexcusable. La dissimulation voulue d'un état maladif certain à l'embarquement exonère aussi l'armateur. C'est ce qui a été jugé par le Tribunal Civil de Dunkerque (1) à propos d'un matelot contumier du fait. A plus forte raison l'art. 86 trouverait-il son application s'il était établi qu'un marin a esquivé personnellement la visite médicale grâce à la complicité d'un camarade. Le refus de se laisser soigner, l'aggravation voulue d'un mal primitivement bénin seraient également à classer parmi les fautes inexcusables.

La sanction de l'art. 86 est la suivante : le marin n'est pas soigné aux frais du navire et ne touche pas ses salaires à compter du jour où il a été blessé ou est tombé malade. Mais certaines mesures sont, cependant, prises en sa faveur : il a droit à la nourriture gratuite du bord jusqu'à son débarquement. D'autre part, le capitaine a l'obligation de lui donner tous les soins nécessaires jusqu'à ce qu'il soit mis à terre et confié aux autorités françaises, et si le débarquement a lieu dans un port où il n'existe pas d'autorité française, l'armateur doit avancer les frais du traitement et de rapatriement, sauf recours ultérieur contre le marin.

Il y a, dans ces dispositions très favorables au marin, une nouvelle manifestation du risque social mis à la charge de l'armateur. Si les frais de traitement et de rapatriement doivent être remboursés au navire, il reste cependant que l'obligation de nourrir le marin est purement et simplement la conséquence d'un risque imposé à l'armement par la loi.

(1) Trib. Civ. Dunkerque, 18 nov. 1932, G. P. 1933, I, 218.

DEUXIÈME PARTIE

ÉTENDUE DE L'OBLIGATION DE L'ARMATEUR

Nous avons, jusqu'ici, tenté de préciser envers quelles personnes et dans quels cas l'obligation de l'armateur peut prendre naissance. Nous nous proposons, maintenant, de mesurer l'étendue de cette obligation. Mais, avant d'étudier comment l'armateur pourra s'acquitter des charges imposées par les articles 79 à 85 du Code du Travail Maritime, une remarque d'ordre général doit être mise en évidence :

L'armateur, ne peut plus, aux termes de la nouvelle loi, se décharger de son obligation aux salaires et aux soins par l'abandon du navire et du fret. Bien que cette possibilité fût discutée avant 1926, la majorité de la Doctrine l'admettait (1) à condition que l'armateur n'ait pas signé personnellement le rôle d'équipage (arg. art. 216 C. Com.). On considérait, en effet, que les maladies et les blessures contractées au service d'un bâtiment étaient directement reliées au navire et à l'expédition, que l'art. 216 du Code de Commerce autorisait l'abandon dans tous les cas et que seule une disposition expresse de la loi, concernant les faits de maladies pouvait supprimer la faculté d'abandon. Cette disposition expresse est apparue dans l'article 91 du Code du Travail Maritime : « Les dispositions de l'art. 216 du Code de Commerce accordant à l'armateur la faculté de s'exonérer par l'abandon du navire et du frêt des

(1) DE VALROGER, t. 2, n° 258 ; LYON-CAEN et RENAULT, t. 5, n° 209 ; DANION, t. 2, n° 593.

engagements contractés par le capitaine n'est pas applicable aux créances des marins résultant du contrat d'engagement ». La nouvelle loi a, par conséquent, amélioré sensiblement la situation des marins à ce point de vue. Elle met les obligations que nous étudions à la charge personnelle des armateurs dont le risque dépasse maintenant le capital engagé dans l'expédition maritime.

Il nous faut d'abord étudier comment le marin malade ou blessé sera soigné aux frais du navire. Nous grouperons ensuite, sous le même chef, les autres obligations de l'armateur qui sont le paiement des salaires et éventuellement le rapatriement. Enfin, nous envisagerons le cas où, par sa faute, l'armateur sera tenu à des prestations dépassant celles qui lui sont normalement imposées par la loi.

CHAPITRE PREMIER

OBLIGATION AUX SOINS

Il résulte de tous les textes qui ont régi notre matière avant 1926 que l'armateur devait aux marins malades ou blessés non pas une indemnité pécuniaire, mais des soins en nature fournis à bord ou à terre selon les circonstances. Ce principe avait amené à cette conséquence inéluctable que la direction du traitement revenait exclusivement à l'armateur. Mais la loi de 1926 et le décret du 30 juin 1934 ont permis au marin de se faire soigner à domicile sans perdre pour autant sa créance sur l'armateur. Il s'en est suivi que, dans certains cas, le droit de direction de l'armateur est simplement devenu un droit de contrôle. C'est le rôle de l'armateur dans ces différentes hypothèses que nous voulons étudier avant de déterminer à quelle date cessera le traitement et comment l'armateur peut se décharger des soins entre les mains de l'Etat au moyen d'un forfait.

SECTION I

Fourniture directe des soins

Dès qu'une maladie ou une blessure atteint un membre de l'équipage, celui-ci, nous l'avons vu, doit être soigné avant toute discussion sur les responsabilités. Les règlements et décrets imposent la présence d'un médecin à bord des navires transportant plus de cent personnes et accomplissant des traversées d'une durée normale de plus de quarante-huit heures ; et deux médecins sont nécessaires si l'effectif dépasse douze cents personnes et si le voyage est d'une durée supérieure à huit jours. Sur les navires qui ne remplissent pas

ces conditions, les soins à donner aux malades incombent au capitaine.

§ 1. — DÉBARQUEMENT

Il est des cas où le marin sera soigné sur le navire, cela se produit, soit par la force des choses, soit parce que la maladie ou la blessure est trop légère pour nécessiter le débarquement de l'intéressé.

L'art. 81 du Code du Travail Maritime indique dans quelles circonstances le marin doit être débarqué : « Lorsque le navire se trouve dans son port d'armement, ou qu'en cours de voyage il touche à tout autre port, le marin qui a dû cesser son travail pour blessure ou maladie est laissé à terre et hospitalisé... La mise à terre et l'hospitalisation sont prononcées après avis du médecin du bord ou de tout autre médecin désigné par l'autorité maritime déclarant que l'état du malade exige son débarquement ».

Cet article, comme tous ceux que nous allons avoir à citer dans cette partie, résulte de la modification apportée par le décret du 30 juin 1934 au texte originaire. L'ancien article 81 n'était, d'ailleurs, pas sensiblement différent du nouveau texte.

Ce qu'il faut principalement retenir de cette disposition, c'est le rôle prépondérant du médecin à bord ou, à défaut, du médecin désigné par l'autorité maritime. C'est lui qui est qualifié à l'exclusion de toute autre personne pour décider s'il y a lieu de procéder au débarquement et à l'hospitalisation du malade. Le capitaine ne peut que se conformer à l'avis du médecin. Un jugement du Tribunal de Commerce du Havre a rappelé ce principe dans les termes suivants : « Attendu que l'art. 81 reconnaît implicitement la compétence exclusive du médecin pour traiter les malades ; que le médecin du s s *Orégon* était donc seul qualifié pour apprécier si H... devait être soigné dans un hôpital à terre et le cas échéant pour ordonner son hospitalisation, et que le capitaine

D... n'a commis aucune faute en ne faisant pas hospitaliser le marin *proprio motu* (1) ».

Dès que le débarquement est ordonné, le capitaine, en dehors de l'exception des soins à domicile que nous verrons ultérieurement, doit prendre toutes les dispositions nécessaires pour assurer le traitement du marin. Celui-ci pourra être confié, soit aux services sanitaires de la Compagnie, soit à des hôpitaux publics ou privés. Lorsque le débarquement s'effectue dans un port où il existe une Autorité française, c'est à cette Autorité que le marin est confié. Dans le cas contraire, le capitaine est tenu de procurer au marin les moyens d'assurer son traitement et son rapatriement ; cette obligation lui est imposée par l'article 67 du Code disciplinaire et pénal de la Marine Marchande. La sanction prévue est une amende de 50 à 1.000 francs et un emprisonnement de six jours à deux mois.

§ 2. — NATURE DES SOINS

Les soins courants à la charge de l'armateur n'ont évidemment prêté à aucune discussion. Il est constant que l'obligation de l'armement s'étend aussi bien aux frais médicaux qu'aux frais pharmaceutiques, quelle que soit leur importance. Mais dès que le traitement présente un caractère anormal ou seulement exceptionnel, une discussion surgit pour savoir qui en aura la charge. C'est grâce à la jurisprudence que nous parviendrons à déterminer jusqu'à quel point le traitement doit être fourni par l'armateur.

Lorsque l'affection du marin nécessite une opération, des massages ou un traitement électrique, l'armateur est tenu d'en supporter les frais. On peut, à ce sujet, citer un jugement de Marseille, rendu le 9 mars 1903 : « Attendu que l'expert a apprécié que B... souffre d'une lésion parfaitement curable qui cédera à une intervention chirurgicale peu grave

(1) Trib. Com. du Havre, 22 nov. 1932, *Rec. Havre* 1933, I, 21.

et dont le résultat définitif sera puissamment amélioré par un traitement de massage et d'électricité ; attendu que l'opération chirurgicale, le massage et l'électricité sont des modes de traitement qui, selon le cas ne présentent rien d'anormal et constituent le traitement rationnel d'une maladie et surtout d'une blessure ; que, par suite, il y a lieu d'ordonner aux défendeurs de continuer à donner leurs soins dans les conditions indiquées au rapport de l'expert (1) ». Le même Tribunal a encore décidé peu de temps après que l'armateur était tenu de faire opérer un marin atteint d'une hernie, du moment que cette opération était acceptée par le marin (2).

Le Tribunal de Marseille n'a pas accordé la même confiance aux cures thermales : « Attendu que les traitements par les eaux thermales, qui nécessitent des voyages, sont des traitements exceptionnels, entraînant de grandes dépenses sans aucune assurance de résultat ; qu'ils excèdent l'obligation imposée aux armateurs par l'article 262 (3) ». Les médecins ordonnent rarement des cures thermales aux marins et nous sommes dans l'impossibilité de rapprocher d'autres décisions de celle de Marseille, mais il nous apparaît que si une expertise médicale concluait formellement à la nécessité absolue pour le marin de se soumettre à une cure, celle-ci devrait être comprise dans le traitement.

Nous pouvons rapprocher de la cure thermale, la simple cure d'air qui s'impose souvent pour obtenir la guérison d'une affection pulmonaire d'origine tuberculeuse. Le Tribunal de Commerce du Havre a jugé que dans un tel cas l'armateur était tenu de payer au marin une indemnité comprenant uniquement les frais supplémentaires occasionnés par le régime de suralimentation et de repos imposés au malade (4).

Faut-il comprendre dans le traitement la fourniture des appareils de prothèse ? D'après une certaine opinion, l'arma-

(1) Trib. Com. Marseille, 9 mars 1903, R. I. D. M. XIX, p. 85.

(2) Trib. Com. Marseille, 12 sept. 1905, R. I. D. M. XXI, p. 328.

(3) Trib. Com. Marseille, 23 oct. 1876, *Rec. Marseille* 1876, I, 296.

(4) Trib. Com. Havre, 5 juin 1916, R. I. D. M., t. XXX, p. 544.

teur n'est pas tenu de procurer ces appareils aux marins. Ce serait, dit-on, une charge trop lourde pour l'armement ; d'autre part, la loi ne vise que le traitement de la blessure et elle doit être interprétée restrictivement ; on indique, aussi, que l'obligation cesse dès l'incurabilité et que, par conséquent, elle ne peut s'étendre à la fourniture d'un appareil destiné à remédier à une invalidité permanente et définitive. On fait observer, enfin, que ces appareils sont susceptibles de s'user et qu'en aucun cas l'armateur ne serait tenu de les remplacer indéfiniment puisque le traitement doit cesser à la consolidation. Nous croyons qu'en principe cette thèse doit être admise car, non seulement elle se déduit logiquement de la loi, mais encore elle s'inspire de la jurisprudence relative aux accidents du travail. Cependant, il est nécessaire de faire une double réserve : il y a lieu, en effet, d'admettre, comme le fait Sachet (1) que les frais médicaux comprennent les frais des appareils orthopédiques ou autres *nécessaires pendant la période de traitement curatif*, c'est-à-dire jusqu'au jour de la consolidation de la blessure. Il y a également lieu d'admettre que la fourniture des appareils de prothèse fait partie intégrante du traitement dans le cas où celle-ci constitue la seule façon normale de soigner une affection, et nous visons particulièrement les affections de la dentition.

§ 3. — SURVEILLANCE DES SOINS PAR LE MARIN

Lorsque l'armateur fournit les soins du marin en nature, il a incontestablement la direction du traitement et nous verrons qu'avant 1926 c'était la seule hypothèse possible. Il était toutefois admis que le marin avait un droit de contrôle sur la façon dont il était traité. Le Code du Travail Maritime et surtout le décret du 30 juin 1934 réservent certainement au marin ce droit de contrôle, mais l'existence antérieure de ce droit est cependant indéniable. Si l'armateur peut imposer

(1) SACHET, *Traité Théorique et Pratique*, t. I, n° 611.

ser au marin le médecin et l'établissement clinique de son choix, le marin peut, de son côté, faire vérifier par son médecin personnel le traitement qui lui est imposé par l'armateur. C'est un droit qui repose sur le principe de la dignité de la personne humaine. La jurisprudence n'a jamais eu, croyons-nous, l'occasion de poser ce principe dans la matière spéciale que nous traitons, mais nous pourrions citer des affaires d'accidents du travail dans lesquelles les tribunaux ont laissé à la victime une option quand la blessure pouvait être soignée de deux façons, en particulier dans le cas où l'amputation d'un membre était facultative. La nouvelle législation maritime a permis une large application de ce principe puisqu'en organisant les soins à domicile, elle a donné au marin la possibilité de diriger lui-même son traitement.

SECTION II.

Soins à domicile

Les textes qui ont précédé ceux actuellement en vigueur ne prévoyaient pas les soins à domicile, et cela est tout à fait explicable si l'on considère que le législateur d'antan a organisé la protection spéciale due au matelot à un moment où les voyages étaient fort longs et où il n'était pas question de rapatrier facilement un malade, fut-il même débarqué dans une région assez voisine du port d'embarquement. C'est sous la double influence des progrès réalisés, dans la rapidité des communications et des efforts des syndicats professionnels que les articles 82 et 82 bis ont été créés en 1926 et en 1934.

§ 1. — JURISPRUDENCE ANTÉRIEURE A 1926

Lorsque l'armateur, en vertu de son droit de direction, estimait que le marin pouvait rester à son domicile pour y recevoir les soins nécessités par son état, l'art. 262 conservait

toute sa valeur, les frais de traitement et les salaires incombaient à l'armateur. Ce mode de traitement était d'ailleurs rare car, en pratique, les Compagnies de Navigation préféraient recourir à l'hospitalisation. Mais le marin qui entendait être soigné à son domicile par un médecin de son choix ne pouvait plus se prévaloir de l'art. 262 et supportait en conséquence toute la charge du traitement. C'était ce que décidait la jurisprudence antérieure à 1926.

Le Tribunal de Marseille a maintes fois jugé la question en ce sens, pour cette double raison que l'armateur avait la direction absolue du traitement et que l'article 262 n'obligeait l'armateur qu'à un paiement en nature. En 1926, la décision suivante est intervenue à propos d'un simple eczéma : « Attendu qu'il n'est pas discutable que le choix du médecin traitant, ni de l'établissement où se fera le traitement ne peut être imposé par le matelot à son armateur ; qu'en se dérochant aux soins qui lui étaient donnés à l'Hôtel des Marins, le demandeur paraît avoir eu surtout pour but d'échapper au contrôle des docteurs de la Compagnie ; que celle-ci ne saurait être tenue de lui compter des salaires ni encore moins de lui payer des frais de médecin ou de pharmacien à dater du jour où le demandeur a cessé d'observer les prescriptions qui résultaient pour lui de l'article précité (262)... (1) ». Il convient de noter que ce jugement fait cesser le droit aux salaires en même temps que celui aux soins. Le Tribunal de Marseille n'a pas toujours admis cette corrélation. Il résulte d'un jugement, rendu le 16 juillet 1908, que le marin peut toucher ses salaires tout en n'ayant pas droit au remboursement de ses frais médicaux et pharmaceutiques : « Attendu que la Compagnie Transatlantique n'a pas refusé de payer les loyers auxquels le matelot blessé a droit jusqu'à ce jour en vertu de l'article 262... ; que le matelot qui se soustrait aux soins offerts par l'armateur et met, par suite, ce dernier dans l'impossibilité de suivre l'évolution de la maladie, ne saurait avoir

(1) Trib. Com. Marseille, 7 nov. 1906, R. I. D. M. XXII, p. 331.

droit au remboursement de dépenses pour soins médicaux (1) ». Un autre jugement de 1911 fait encore la même distinction entre le paiement des soins et des salaires et indique nettement que l'armateur est tenu de fournir les soins en nature : « Attendu que A... a estimé préférable de se faire soigner à domicile par un médecin de son choix ; attendu que, de ce fait, le blessé a perdu ses droits à une indemnité de nourriture ; qu'en effet, les dispositions de l'art. 262 du C. Com. sont de façon unanime appliquées en ce sens que l'armateur n'est pas tenu de régler en argent au matelot blessé à son service, les soins et les aliments qu'il a offert de lui donner en nature... Mais attendu que l'incapacité de travail dont se plaint A... a bien été de 48 jours malgré les soins qui lui ont été donnés ; que, dans ces conditions, il y a lieu d'allouer au blessé le montant des salaires qu'il réclame (2) ».

Le Tribunal de Marseille est revenu sur cette jurisprudence. Il n'y avait pas lieu, en effet, de faire une distinction entre le droit aux soins, d'une part, et le droit aux salaires de maladie, d'autre part. Dès que le marin a une créance sur l'armateur, il ne convient pas de la diviser et de faire un sort différent à chaque élément de cette créance. Il ne faut pas oublier, en effet, que le refus du bénéfice de l'art. 262 en cas de soins à domicile était basé, non seulement sur l'idée de paiement en nature, mais encore sur celle de contrôle de l'armateur ; or, l'armateur ne pouvait pas devoir de salaires pendant une maladie dont il n'a pu contrôler l'évolution. Des jugements du Tribunal de Marseille rendus en 1925 et 1926 sont en ce sens, et en 1927, la Cour d'Alger, dans une espèce encore soumise à l'art. 262, a indiqué que l'armateur avait le droit absolu de choisir le médecin traitant et ne devait *aucune indemnité* à un marin se faisant soigner à domicile par un médecin de son choix (3).

Antérieurement au Code du Travail Maritime, l'indemnité

(1) Trib. Com. Marseille, 16 juil. 1908, R. I. D. M. XXIV, p. 502.

(2) Trib. Com. Marseille, 3 oct. 1911, R. I. D. M. XXVIII, p. 209.

(3) Cour d'Appel d'Alger, 16 mars 1927, *Dor. sup.* 5, p. 241.

de nourriture était régulièrement refusée au marin soigné chez lui et cela même dans le cas où l'armateur avait consenti à diriger le traitement du marin à domicile. Les jugements que l'on peut citer en ce sens sont très nombreux. Voici, à titre d'exemple, un jugement confirmé par la Cour d'Appel d'Aix, le 9 juin 1909 (1) : « Attendu que les dispositions (de l'art. 262) qui précisent l'étendue des obligations de l'armateur, ne lui imposent aucune autre charge que celle de compter ses salaires au matelot malade pendant une durée déterminée ; qu'en effet, ces simples mots « paiement de loyers », appliqués au cas du marin débarqué, semblent bien être exclusifs de l'idée de nourriture à laquelle ce marin aurait droit s'il était à son bord ; qu'il n'est pas possible aux tribunaux de rien ajouter à une obligation telle qu'elle a été édictée par la loi au profit d'une catégorie spéciale de salariés, en dehors des principes du droit commun (2) ».

Une telle interprétation était tout à fait logique puisque l'article 262 était un texte d'exception, mais elle était considérée comme trop rigoureuse pour les marins qui étaient nettement désavantagés par rapport à ceux admis en traitement dans un hôpital.

En résumé, le marin soigné à domicile pouvait l'être aux frais de l'armateur si celui-ci avait décidé de ne pas l'hospitaliser et conservait la direction du traitement. Mais lorsque le marin prenait l'initiative de rester chez lui et dirigeait lui-même son traitement, l'armateur n'était tenu de lui payer ni soins, ni salaires de maladie, ni aucune indemnité : de logement, de vêtement, ou de nourriture.

§ 2. — CONDITIONS DES SOINS A DOMICILE SELON LA LOI DE 1926

C'est à la loi du 13 décembre 1926 que revient le mérite d'avoir organisé pour le marin la possibilité de se faire soi-

(1) D. 1911, 2, 184.

(2) Voir également Trib. Com. du Havre, 4 avril 1905, R. I. D. M. XX, p. 867 ; 26 juil. 1909, R. I. D. M. XXV, p. 504 ; Trib. Com. Marseille, 23 oct. 1906, R. I. D. M. XXIII, p. 235.

gner à son domicile sans perdre pour autant sa créance sur l'armateur. La Commission paritaire, prévoyant des abus possibles, avait subordonné cette faculté à l'autorisation de l'armateur. Le législateur ne retint pas cette disposition du projet et institua à ce sujet un droit absolu pour le marin dans l'art. 82, par. I, qui était ainsi rédigé : « En cas de débarquement en France, le marin peut se faire soigner chez lui par un médecin de son choix. L'armateur peut, au cours du traitement, désigner un médecin chargé de le renseigner sur l'état du marin ». La nécessité de l'autorisation de l'armateur a été vraisemblablement rejetée pour que la situation du marin soit la même que celle de l'ouvrier victime d'un accident du travail, qui a également pleine liberté pour choisir son médecin en vertu de l'art. 4, par. 2, de la loi du 9 avril 1898, modifiée par la loi du 31 mars 1905.

En vertu de l'art. 82, les soins à domicile étaient possibles lorsque le débarquement avait eu lieu en France, et lorsque le marin avait un « chez lui ».

L'une et l'autre de ces conditions donnait lieu à des difficultés. Le cas du marin débarqué et soigné en France était simple ; celui du marin débarqué et soigné à l'étranger était également simple, mais que décider si un marin était débarqué malade à l'étranger puis rapatrié non guéri ? Devait-il obligatoirement entrer à l'hôpital ou pouvait-il bénéficier de l'option laissée au marin débarqué en France et, par conséquent, se faire soigner à domicile par un médecin de son choix ?

Dans une telle éventualité, la jurisprudence décidait généralement que le marin n'avait pas droit aux soins s'il n'avait pas été hospitalisé, mais, par contre, elle lui accordait quand même les salaires de maladie. C'est ainsi que le Tribunal Civil de Marseille a jugé « que l'art. 82 du Code du Travail Maritime ne peut être invoqué par le marin qui a été débarqué à l'étranger et rapatrié ensuite sur un autre navire, car le mot débarquement doit s'entendre de la mesure administrative qui consiste dans la suppression du marin sur le rôle d'équipage : qu'il importe peu que le marin n'ait pas été

placé à l'hôpital du port étranger où il quitta le navire à bord duquel il était embarqué ; que c'est, en conséquence, à tort qu'il réclame à l'armateur le remboursement des frais par lui faits pour se faire soigner à domicile par un médecin de son choix (1) ». Cette décision est rigoureuse, puisque le marin n'a même pas été soigné à l'étranger et que son véritable traitement n'a commencé qu'en France. En février 1934, le Tribunal Civil du Havre a également refusé le remboursement de ses soins à domicile à un chauffeur qui avait été débarqué à Anvers et qui fut rapatrié non guéri : « Attendu qu'aux termes de l'article 82 de la loi du 13 décembre 1926, c'est au cas seulement du débarquement en France que le marin peut se faire soigner à son domicile par un médecin de son choix et toucher l'allocation journalière d'hôpital ; que l'espèce strictement déterminée par cet article ne saurait être étendue à d'autres cas (2) ». Et le même jugement accorde cependant les salaires de maladies pendant la durée du traitement à domicile. Ces deux décisions étaient conformes à la jurisprudence de la Cour de Cassation : « Attendu que A... ayant été débarqué à l'étranger ne saurait malgré son rapatriement postérieur, invoquer le bénéfice de l'art. 82 qui, en cas de débarquement en France, permet au marin blessé de se faire soigner chez lui par un médecin de son choix (3) ».

Une telle interprétation n'est pas exempte de critique. Il faut, en effet, reconnaître que l'hypothèse spécialement envisagée par les trois décisions que nous venons de rapporter n'était pas prévue par la loi du 13 décembre 1926 : c'était une hypothèse intermédiaire, distincte à la fois, du simple débarquement en France où le marin peut choisir d'être soigné à domicile et du simple débarquement à l'étranger où le marin ne peut exiger son rapatriement et doit, par conséquent, rester à l'hôpital puisqu'il n'a pas de domicile à l'étranger. Il fallait donc interpré-

(1) Trib. Civ. Marseille, 10 déc. 1928, *Dor. sup.* 7, p. 132.

(2) Trib. Civ. du Havre, 8 fév. 1934, *Rec. Havre* 1934, 2, 125.

(3) Cass. Civ., 10 juin 1931, *G. P.* 1931, 2, 286.

ter la loi, mais c'était une erreur, croyons-nous, de n'envisager que l'art. 82 sans tenir compte des art. 79 et 80 qui prescrivent à l'armateur de soigner le marin *jusqu'à sa guérison*. Lorsque le rapatriement du malade était ordonné par l'autorité maritime, c'était le plus souvent parce que le marin était apte à accomplir le voyage et que son état, quoique valétudinaire, ne nécessitait plus d'hospitalisation, et il arrivait fréquemment que le marin n'était pas reçu à l'hôpital français. C'était, par conséquent, indépendamment de sa volonté que le marin se soignait à domicile, il était nettement injuste de lui refuser le paiement de ses soins. C'était également illogique puisque les tribunaux, nous l'avons vu, accordaient cependant le paiement des salaires de maladie. Or, pendant les premiers quatre mois de l'invalidité, la fourniture des soins et le paiement des salaires sont des éléments indivisibles de la créance du marin. En réalité, le législateur avait voulu qu'à l'étranger le marin ne fut soigné qu'à l'hôpital et, qu'en France, il eut le choix entre l'hôpital et son domicile. Il n'était pas équitable que deux marins soignés en France aient un sort différent sous le prétexte que l'un d'eux avait subi le commencement de son traitement à l'étranger.

La seconde difficulté signalée plus haut portait sur la définition du domicile du marin. Bien que cette définition donne lieu à de nombreux procès, la jurisprudence est unanime à décider que le marin peut se faire soigner à domicile lorsqu'il a un véritable « chez lui ». Et selon les tribunaux, ce « chez lui » est l'endroit où ayant son principal établissement, il pourra être efficacement soigné par sa famille. C'est ainsi que le Tribunal de Boulogne-sur-Mer a déclaré que l'art. 82 n'était pas applicable à un marin qui prétendait être soigné dans un logement occasionnel (en l'espèce un hôtel meublé), loué entre deux embarquements (1). Les Maisons du Marin ne sont pas considérées, non plus, comme un domicile. Le Tribunal de la Gironde a également refusé d'assimiler à un

(1) Trib. Boulogne-sur-Mer, 14 mars 1930, *Gaz. Trib.*, 29 mai 1930 ; voir aussi Trib. Civ. du Havre, 28 mars 1929, *Rec. Havre* 1929, 2, 148.

domicile « le logement d'une femme avec laquelle le marin n'avait aucun lien légal, alors surtout que le caractère passager de cette résidence résultait à l'évidence du fait que le marin n'avait pas tardé à se transporter ailleurs (1) ».

Enfin, le Tribunal Maritime de Marseille a jugé que le marin débarqué malade qui va se faire soigner dans un hôpital de son choix ne peut se prévaloir des dispositions de l'art. 82 qui lui donne le droit de se faire soigner chez lui, l'hôpital où il a décidé de se faire soigner ne pouvant être considéré comme un chez lui où il pourrait être efficacement soigné par ses proches (2).

L'article 82, dans sa rédaction de 1926, présentait un inconvénient certain ; lorsque le principal établissement du marin se trouvait être dans une région très éloignée du littoral, le contrôle de l'armateur expressément prévu par ce même article, était absolument impossible. Il s'est alors produit les abus prévus par la Commission paritaire elle-même. Dans certains cas, les maladies devenaient fort longues à guérir. L'Autorité Maritime, l'armement et même les syndicats de marins se sont émus de ces pratiques qui nuisent éminemment à toute la corporation des gens de mer, et peu de temps après son entrée en vigueur, l'art. 82 était l'objet de nombreuses critiques.

§ 3. — CONDITION DES SOINS A DOMICILE SELON LE DÉCRET DE 1934

L'article 82 est un de ceux dont l'armement a demandé la modification dès sa promulgation. Une expérience de deux années avait suffi à mettre en évidence les imperfections des six articles qui suivent l'article 79. En 1928, la Fédération Nationale Unifiée des Syndicats Maritimes avait déjà accepté de se rencontrer avec les représentants de l'Armement, pour remédier aux inconvénients de la loi. La

(1) Trib. Civ. Gironde, 21 janv. 1930, *Dor sup.*, t. 8, p. 129.

(2) Trib. Maritime Marseille, 22 juin 1928, *Dor. sup.*, t. 7, p. 278.

Commission paritaire, ainsi formée, reconnut immédiatement que des règlements ne suffiraient pas à apporter un remède aux situations créées et qu'une loi seule pouvait combler les vœux de l'armement et des marins. Le 18 mai 1929, un accord paritaire fut signé à l'occasion d'une demande d'augmentation de salaires formée par les marins (1). L'accord constatait l'entente des parties sur la refonte des articles 80 et 82 et le même procès-verbal mentionnait que l'Armement n'avait pas accepté l'introduction d'un article 82 bis, relatif aux soins à domicile en faveur des marins rapatriés non guéris. Le projet fut déposé à la Chambre des Députés le 11 décembre 1929 ; en 1933, la Chambre et le Sénat n'avaient pas encore voté le même texte ; c'est pourquoi le Gouvernement prit l'initiative de modifier les articles 79 à 86 et 121 en vertu d'un décret-loi du 30 juin 1934. Les réformes de 1934 relatives aux soins à domicile sont importantes ; non seulement l'art. 82 a été profondément modifié, mais encore un article 82 bis a été incorporé à l'ancien texte.

L'article 82, par. I, restreint la possibilité pour le marin de se faire soigner chez lui dans les termes suivants : « En cas de débarquement en France et après établissement du diagnostic, le marin peut se faire soigner chez lui par un médecin de son choix, si son domicile se trouve au port français d'embarquement ou de débarquement ou dans les environs immédiats de ces ports, là où le contrôle de l'armateur sur son traitement peut être exercé ; le déplacement du marin blessé ou malade devra être autorisé préalablement par l'Autorité Maritime sur l'avis du médecin désigné par elle ».

Nous relevons trois idées dans ce paragraphe : établissement d'un diagnostic, emplacement déterminé du domicile, déplacements autorisés par l'Autorité Maritime.

Seule la question de l'emplacement du domicile n'entraîne pas de difficultés : la définition du domicile reste la même que sous l'empire de la loi de 1926. Il faut, en plus, que ce

(1) Comité Central des Armateurs de France, circulaire n° 1462.

domicile soit situé dans un endroit tel, que le médecin contre-visiteur de l'armateur puisse facilement contrôler le malade. Le marin peut donc être soigné au port d'embarquement ou de débarquement ou dans les environs immédiats de ces ports. Ces termes ne présentent aucune ambiguïté.

L'établissement du diagnostic et les déplacements sont, par contre, de nature à engendrer plus de discussions.

La loi exige qu'un diagnostic soit établi avant que le marin ne se rende à son domicile, mais elle ne précise pas quel médecin est chargé de l'établir. Dans la pratique, le marin débarqué malade signale son état et il est examiné par le médecin de l'armateur ou par celui de la Marine dans le cas où un abandon forfaitaire serait projeté. A défaut d'une telle intervention, il paraît résulter du texte de la loi que le marin peut lui-même faire procéder à l'établissement du diagnostic par son propre médecin, sauf le contrôle immédiat de l'armateur. L'établissement du diagnostic est, de toute évidence, destiné à déterminer si le marin peut ou non être soigné chez lui sans inconvénients.

L'armateur a, par conséquent, un droit de regard certain sur cette opération, voire même un droit de direction.

Mais que décider si le marin demeure chez lui sans provoquer l'établissement du diagnostic ou sans y faire procéder lui-même ? Perdra-t-il tout droit aux soins ? La question peut surtout se poser pour un marin débarqué malade hors du port d'embarquement où se situe son domicile, qu'il désire regagner pour s'y faire soigner. Devra-t-il avant de quitter le port où il a été mis à terre, faire établir son diagnostic et s'il ne le fait pas, peut-on opposer une fin de non recevoir à son action en paiement de soins ? Remarquons que le texte de la loi ne comporte aucune sanction formelle. Certes on peut estimer que son esprit suppose une sanction. Le défaut d'établissement du diagnostic risque d'exposer l'armateur à une charge plus lourde si les soins à domicile se révèlent impossibles ou inefficaces. Il nous apparaît, cependant, que ce serait ajouter au texte de la loi que

d'admettre, en pareil cas, une déchéance pure et simple du droit aux soins, une fin de non recevoir définitive opposable à l'action en paiement de ces soins. Les déchéances, les fins de non recevoir sont de droit étroit, on ne saurait les invoquer sans texte. Il convient donc, en notre matière, de suppléer au silence de la loi en observant une certaine prudence.

Il semble plutôt que la solution de la question posée doit être recherchée dans la notion du véritable préjudice subi. S'il est constaté que le défaut d'établissement préalable du diagnostic n'a en rien influé sur le choix et sur l'efficacité des soins reçus à son domicile par le marin malade, il paraîtrait bien rigoureux d'appliquer au marin une sanction toute gratuite. S'il en était autrement, les juges du fait auraient toute faculté d'appréciation à l'égard du préjudice subi par l'armateur.

La loi prescrit, enfin, que le déplacement du marin devra être autorisé préalablement par l'Autorité Maritime, sur l'avis du médecin désigné par elle. Il y a trois façons de comprendre cette dernière disposition. On peut, d'abord, croire qu'il s'agit du transfert à son domicile du marin qui vient d'être mis à terre, ce qui revient à dire que le marin ne peut être soigné à domicile qu'en vertu d'une autorisation émanant de l'Autorité Maritime. Une telle interprétation ne peut être retenue, car elle supprimerait purement et simplement l'option donnée au marin au commencement du même paragraphe. Une seconde interprétation a été donnée par le rédacteur d'une chronique parue dans la *Revue de Droit Maritime comparé*. Elle consiste à admettre que « *si le marin domicilié au loin* veut néanmoins être soigné chez lui, son déplacement devra être préalablement autorisé par l'Autorité Maritime (1) ». Cette interprétation est encore inconciliable avec le sens général de la loi, qui exige que le marin soit traité au port d'embarquement ou de débarquement. Nous ne pensons pas qu'une autorisation donnée par l'Autorité Maritime suffirait à supprimer le

(1) *Revue Dor.*, t. 31, p. 191 (lignes 3 et s.).

droit au contrôle expressément conféré à l'armateur par ce même article 82.

En réalité, il s'agit du marin qui veut se déplacer au cours de son traitement. Il lui faudra pour s'absenter, non seulement une autorisation administrative, mais encore la permission du médecin désigné par la marine, de telle façon que le déplacement entrepris ne compromette pas la guérison, ce qui nuirait aux intérêts de l'armateur, et ne soit pas arbitrairement refusé, ce qui nuirait aux intérêts du marin. Si le marin s'absentait sans respecter les obligations qui lui sont imposées, il perdrait le bénéfice du remboursement des frais médicaux et pharmaceutiques pendant son absence (1). Et s'il était établi que cette absence a empêché une guérison imminente, c'est à partir de ce moment que le marin perdrait son droit aux soins et, par conséquent, aux salaires.

Enfin, le décret du 30 juin 1934 a apporté une extension importante à la possibilité des soins à domicile en ajoutant à la loi l'article 82 bis : « Le marin débarqué malade ou blessé hors de la Métropole et qui est rapatrié par l'Autorité Maritime, a droit, comme le marin débarqué en France, au bénéfice des dispositions de l'article 82 si, après son rapatriement et après visite du médecin désigné par l'Autorité Maritime, il est reconnu qu'il a encore besoin de soins ». Selon le texte de 1934, la visite était passée par un médecin *agréé* par l'Autorité Maritime. C'est en vertu du décret-loi du 30 octobre 1935 qu'il faut maintenant que le médecin ait été *désigné* par l'Autorité Maritime. Ce nouvel article met fin aux inconvénients certains que présentait la législation de 1926 concernant les marins rapatriés non guéris. Il indique clairement la solution à donner dans une hypothèse que la loi n'avait originairement pas prévue. Nous savons que l'armement n'a jamais admis le principe de l'art. 82 bis (accord paritaire du 18 mai 1929), cependant, les dispositions de cet article sont légitimes car elles mettent fin à une inégalité qui ne s'expliquait pas.

(1) Justice de Paix Marseille, 24 oct. 1934, *Dor. sup.*, t. 13, p. 328.

§ 4. — PRESTATIONS DE L'ARMATEUR
DANS LE CAS DE SOINS A DOMICILE

Lorsque le marin est hospitalisé, l'armateur s'acquitte de son obligation en nature. Mais lorsque le marin prend lui-même la direction de son traitement, il ne peut être indemnisé qu'en argent, et c'est encore l'article 82 qui détermine ces indemnités. La loi de 1926 avait institué un forfait apparemment simple, mais qui ne donna pas satisfaction. Le marin soigné à domicile recevait, outre son salaire, une allocation journalière égale au montant de la journée d'hôpital du port de débarquement. Cette allocation tenait lieu à la fois d'indemnité de nourriture et d'indemnité de traitement médical et pharmaceutique. En vertu de cette règle, la dépense de l'armateur était, par conséquent, la même que si le marin était hospitalisé. Mais des discussions fréquentes intervenaient sur la question de savoir quel taux appliquer dans le cas où les hôpitaux ont plusieurs tarifs. D'autre part, on arrivait à des inégalités flagrantes, en raison de la différence des tarifs des hôpitaux des différents ports. Ainsi, le marin débarqué au Havre et soigné chez lui à Marseille touchait une allocation égale à la journée d'hôpital du Havre, soit 26 francs, tandis que le marin soigné chez lui au Havre et débarqué à Marseille touchait 38 francs par jour (taux de la journée d'hôpital de Marseille). Il pouvait encore arriver que trois marins de la même localité, soignés en même temps chez eux touchent 26 francs, 33 francs ou 38 francs (1) en admettant qu'ils aient été respectivement débarqués au Havre, à Bordeaux et à Marseille.

En vertu du nouvel article 82, par. 3, la règle est la suivante : « Le marin malade ou blessé reçoit une indemnité journalière de nourriture dont le montant est fixé par le contrat d'engagement ou, à défaut, par les usages du port de débarquement. Il est remboursé, en outre, sur justifica-

(1) Chiffres relevés à l'annexe B du décret du 31 août 1927.

tions, de ses frais médicaux et pharmaceutiques jusqu'à concurrence de la somme fixée par le Juge de Paix du canton où le marin est en traitement, conformément aux dispositions prises pour l'application de la législation concernant les accidents du travail ».

La loi consacre expressément le droit du marin à une indemnité de nourriture, contrairement à ce qui était décidé par la jurisprudence avant 1926. Quand le montant de cette indemnité n'est pas fixé par la convention, on se réfère aux usages des ports de débarquement. A l'heure actuelle, il est admis dans tous les ports de France que cette indemnité est de 18 francs pour les matelots et de 20 francs pour les maîtres. Quant aux frais médicaux et pharmaceutiques, ils sont soumis à une double limitation comme en matière d'accidents du travail. Il existe d'abord un tarif établi par arrêté du Ministre du Commerce, rendu après avis des représentants des professions intéressées (article 4 de la loi du 9 avril 1898) ; ensuite, le Juge de Paix fixe d'après les justifications fournies le montant des indemnités à allouer en se référant aux tarifs officiels en vigueur. Nous devons, d'ailleurs, signaler que cette dernière particularité de la loi ne paraît pas donner lieu à des difficultés contentieuses.

§ 5. — DROIT DE CONTROLE DE L'ARMATEUR

Lorsque le marin, en vertu des dispositions qui viennent d'être rappelées, garde la direction du traitement, l'armateur conserve, en contre-partie, un droit de contrôle sur l'évolution de ce traitement. C'est aussi l'article 82 qui le prévoit : « L'armateur peut, au cours du traitement, désigner un médecin chargé de le renseigner sur l'état du marin ». Le marin a, par conséquent, l'obligation de se laisser contre-visiter par le médecin de l'armateur, et la sanction consiste dans la perte du droit aux soins et aux salaires. Une jurisprudence constante a affirmé ce principe et sa sanction. Voici, à titre d'exemple, les motifs d'un jugement de

Marseille : « Attendu que si l'article 82 permet aux marins de se faire soigner chez eux par un médecin de leur choix, il importe de faire remarquer que cette innovation, apportée par la loi par rapport à la législation précédente, a eu comme contre-partie de ce droit, la faculté laissée à l'armateur de pouvoir, au cours du traitement, désigner un médecin chargé de le renseigner sur l'état du marin.

« Attendu qu'il résulte des dispositions et de l'esprit de la loi que le marin ne saurait demander le bénéfice de l'art. 82 lorsque par son fait il a mis l'armateur dans l'impossibilité de le faire contre-visiter. Qu'en effet, toute autre interprétation serait absolument contraire au but poursuivi par le législateur et pourrait ouvrir la porte à de graves abus (1) ». Le Tribunal de Dunkerque a également refusé le remboursement de ses frais de maladie et le paiement de ses salaires au marin « qui a mis l'armateur dans l'impossibilité d'exercer le contrôle que lui réserve l'art. 82, ayant été débarqué sans réserves, étant allé voir un médecin de son choix qui l'a fait hospitaliser sans avertir l'armateur de sa maladie alors que rien dans son état ne l'empêchait de le faire (2) ». Il est évident que les mêmes décisions pourraient être rendues contre le marin qui, tout en ayant prévenu l'armateur de son état, refuserait l'entrée de son domicile au médecin contre-visiteur ou, encore, contre le marin qui omet de prévenir l'armateur de son changement d'adresse.

La jurisprudence a encore décidé que le marin perd tout droit à l'indemnité quand il refuse d'être mis en observation à l'hôpital et d'être radiographié, alors qu'il est établi que ces différentes mesures étaient nécessaires.

Il est souvent très délicat de savoir, en fait, si le marin s'est soustrait ou non au contrôle de l'armateur et il est quelquefois plus conforme à la réalité des choses de dire que l'armateur a renoncé à faire contrevisiter le malade.

(1) Justice de Paix Marseille, 2 mars 1928, *Dor. sup.*, t. 6, p. 416.

(2) Trib. civ. de Dunkerque, 20 juil. 1933, *Dor. sup.*, t. 11, p. 416.

Dans une espèce récente, le Juge de Paix du Havre avait débouté un marin qui ne s'était pas soumis à la mise en observation par hospitalisation ordonnée par le médecin de la marine (1). Ce jugement a été réformé par le Tribunal Civil du Havre, le 26 novembre 1936, en vertu du motif principal suivant : « Attendu que R... a pu ne pas entrer à l'hôpital sans mettre obstacle au droit de l'armateur d'exercer son contrôle sur le diagnostic et sur le traitement de la maladie dont il est atteint : qu'en fait, cette hospitalisation ne s'est pas révélée indispensable, puisque le marin a rapidement guéri ; qu'il n'est pas, d'autre part, établi que l'attitude de R... ait eu pour but et pour résultat de couvrir une simulation ; qu'il appartenait en tout cas à l'armateur de faire contre-visiter le marin. Par ces motifs, infirme... ». Cette décision démontre combien les questions de fait peuvent influencer sur les solutions relatives aux sanctions du droit de contrôle de l'armateur, et les juges du fond ont un pouvoir souverain pour apprécier si le marin s'est soustrait ou non au contrôle et si l'armateur a été dans l'impossibilité ou non d'exercer son droit de surveillance.

Le contrôle de l'armateur n'est pas organisé avec la même précision que celui du patron en matière d'accidents du travail. Selon la loi du 9 avril 1898, art. 4, le chef d'entreprise doit désigner, devant le Juge de Paix, le médecin contre-visiteur, et celui-ci n'a accès auprès du malade qu'une seule fois par semaine, sa visite doit, en outre, être dénoncée au médecin traitant, par lettre recommandée, deux jours à l'avance. La contre-visite a lieu en présence du médecin de la victime et revêt, par conséquent, un caractère contradictoire. La contre-visite, en matière maritime, ne présente pas les mêmes avantages. Le médecin de l'armateur peut se rendre quand bon lui semble au domicile du marin en traitement, il ne peut connaître que d'une façon indirecte le mode de traitement préconisé par son confrère et il en

(1) Justice de Paix du Havre, 23 juin, *Rec. Havre* 1937, 2, 106. Voir aussi J. P. Marseille, 28 oct. 1927, *Dor. sup.*, t. 7, p. 37 et Cass. Req., 20 févr., 1929, D. H. 1929, p.179.

résulte une divergence fréquente entre les certificats délivrés. Cet état de fait est la source de nombreux conflits. Un accord sur la date à laquelle doit finir le traitement est très rare et les juges sont trop souvent amenés à recourir à une expertise pour départager médecins traitants et médecins de Compagnies. Une rectification de la loi à ce sujet contribuerait certainement à diminuer le nombre des litiges entre armateurs et marins.

SECTION III

Fin du Traitement

Les textes antérieurs à 1926 ne prévoyaient pas à quel moment l'armateur devait cesser de soigner le marin malade ou blessé. Ce silence de la loi a donné lieu à des controverses doctrinales, mais à une seule jurisprudence qui fut consacrée par la loi de 1926. La législation actuelle prévoit le terme de l'obligation relative aux soins, dans l'article 80, par. I, ainsi rédigé depuis le décret de 1934 : « Les soins à donner au marin cessent d'être dus lorsque le marin est guéri, ou lorsque la blessure est consolidée, ou lorsque l'état du marin après la crise aiguë, a pris un caractère chronique ».

Il convient d'étudier, d'une part la guérison, d'autre part la consolidation et la chronicité. Nous verrons, enfin, les autres événements qui peuvent mettre fin à l'obligation de l'armateur.

§ 1. — GUÉRISON

Il est évident que le marin guéri ne peut plus exiger de soins. La loi n'a apporté à ce sujet que la confirmation d'un principe qui a toujours été dégagé malgré l'absence de textes.

Cependant, il est souvent difficile de déterminer si un marin est guéri ou non. Nous avons déjà indiqué que les discussions naissaient de la divergence fréquente des certi-

ficats médicaux. Il faut souvent recourir à une expertise contradictoire pour savoir si le marin est revenu ou non dans l'état de santé dont il jouissait avant sa maladie ou sa blessure.

Avant la loi de 1926, les tribunaux étaient tentés de faire coïncider la date de la guérison avec la date de la sortie de l'hôpital. Ce criterium que l'on pouvait, à ce moment, critiquer à juste titre, ne saurait avoir maintenant aucune valeur en raison de la possibilité des soins à domicile qui peuvent, à tout moment, être réclamés par le marin.

On s'est également demandé si la guérison devait être placée au début ou à la fin de la *convalescence*, lorsque celle-ci est prévue par le médecin traitant. Les marins faisaient observer que la loi n'avait pas prévu de régime intermédiaire correspondant à la période de convalescence, et que, par conséquent, l'armateur devait les indemniser et les payer jusqu'à la fin de cette convalescence. Les armateurs se sont, de leur côté, élevés contre la pratique de l'Autorité Maritime qui accordait fréquemment au marin un délai de convalescence en cas d'abandon forfaitaire. Dans cette hypothèse, en effet, l'Autorité Maritime ne fournissait plus de soins et, cependant, l'armateur était toujours tenu de payer les salaires de maladie.

La convalescence n'est pas prévue par le Code du Travail Maritime, et les lois antérieures ne la prévoyaient pas davantage. La solution à admettre dépendra, croyons-nous, de la nature de la convalescence. Si elle n'est ordonnée que pour donner au marin un repos nécessaire, l'armateur ne devra ni soins, ni indemnité de nourriture. Nous examinerons ultérieurement s'il doit des salaires de maladie. Mais si la convalescence comporte un traitement complémentaire, il est impossible d'admettre que le marin est guéri. Et nous trouvons le principe à appliquer aux différentes espèces dans un arrêt de la Cour de Paris, rendu en 1923 : « Considérant que si, en principe, l'art. 262 C. Com. ne vise pas les frais de convalescence qui ne sont pas des frais de traitement, en l'espèce les frais alloués par le tribunal peuvent

être considérés comme applicables à un traitement complémentaire ordonné par le médecin de la Compagnie et nécessaire pour parfaire la guérison de S... (1) ». Cet arrêt pourrait encore être rendu sous l'empire de la nouvelle législation, puisque celle-ci ne prévoit pas davantage la convalescence. « En résumé, est-il dit dans la note rapportée sous l'arrêt cité, l'armateur n'est pas tenu des frais de convalescence, mais si, pendant la convalescence, un traitement spécial, comme celui qui peut être suivi dans un sanatorium, est indispensable pour achever la guérison, les frais de convalescence ne sont, en réalité, que des frais de traitement qui incombent à l'armateur ».

§ 2. — CONSOLIDATION OU CHRONICITÉ

Lorsqu'il s'agit d'une blessure, l'obligation aux soins cesse le jour de la consolidation. C'est à la matière des accidents du travail qu'il faut emprunter la définition de la consolidation. D'après les auteurs et la jurisprudence, la consolidation est « le moment où le maximum de l'amélioration dépendant du traitement médical a été atteint et où, par suite, la réduction de la capacité peut être déterminée d'une façon définitive ». La loi spéciale des marins n'a pas donné d'éléments nouveaux de discussion en cette matière. Il convient donc de s'en rapporter aux solutions acquises en matière d'accidents du travail.

Mais s'il s'agit d'une maladie sans guérison possible, il devient très difficile de savoir à quel moment prend fin l'obligation de l'armateur. On a même soutenu, sous l'empire de l'art. 262 C. Com., que le marin incurable ne cessait jamais d'avoir droit à la fourniture de ses soins. On disait que la loi n'avait fixé aucun terme à l'obligation de l'armateur, et qu'il était contraire à son but de priver le marin de soins « à compter du moment où la maladie est reconnue incurable,

(1) Cour d'Appel de Paris, 7 mai 1923, D. 1924, 2, 131.

c'est-à-dire du jour où précisément il est avéré que le marin sera désormais dans l'impossibilité de gagner sa vie ».

Cette théorie a été définitivement rejetée par la Cour de Cassation, dans un arrêt rendu en 1884 : « Attendu qu'il a été décidé à bon droit que l'obligation de l'armateur cesse lorsque la maladie est jugée incurable ; qu'en effet, dans les prévisions de l'art. 262 C. Com., il s'agit de procurer au marin les soins nécessaires pour amener son rétablissement et non de lui assurer une pension viagère, lorsque tout espoir de guérison est perdu (2) ». On pouvait, en effet, considérer à juste titre que les termes de l'art. 262, évoquant le « traitement » et le « pansement » du malade, ne s'entendent que dans le cas où ils sont destinés à amener une guérison. D'autre part, depuis la création de la Caisse de Prévoyance, on ne peut soutenir que les marins sont définitivement abandonnés dès qu'il sont incurables.

Nous pouvons constater, une fois de plus, que la loi de 1926, a consacré dans son article 80, un principe déjà établi. Selon la première rédaction de cet article, l'obligation de l'armateur cessait au jour de *l'incurabilité*. L'interprétation de ce terme a donné lieu à de très grandes difficultés. Deux tendances s'affrontaient. Une première théorie consistait à dire qu'en l'état de la science médicale, on ne peut jamais affirmer qu'une maladie est incurable — et, malgré le diagnostic des médecins, les marins demandaient la continuation des soins. Il faut d'ailleurs ajouter que les médecins hésitaient souvent à déclarer dans un certificat ou un rapport que le malade était incurable. Non seulement en raison de l'effet moral que peut produire un tel qualificatif, mais encore parce qu'il est toujours permis d'espérer une amélioration que des soins peuvent certainement contribuer à apporter.

L'armement a quelquefois soutenu, à l'encontre de la thèse des marins, que dès que l'incurabilité est prévisible,

(1) C. LEVILLAIN, note sous D. 1896, I, 129.

(2) Cass. Req., 24 juil. 1894, D. 1896, I, 129.

l'armateur est déchargé de toute obligation et que le marin doit immédiatement s'adresser à la Caisse de Prévoyance. Ce système aurait conduit à des résultats injustes : seuls les marins le plus gravement atteints ne pouvaient plus profiter des avantages de la loi ; et cela se serait produit pour les marins atteints de tuberculose pulmonaire pour lesquels, hélas, on peut diagnostiquer l'incurabilité dès le jour du débarquement. Il aurait été profondément injuste de priver ces marins, en pleine crise évolutive de tuberculose, de toute fourniture immédiate de soins, sous ce simple prétexte qu'aucune guérison n'était à envisager. C'est pourquoi il était plaidé dès ce moment, avec succès, par les marins, que la date d'incurabilité ne pouvait être fixée qu'au jour où une certaine chronicité a remplacé la phase aiguë de la maladie, et non au jour où l'incurabilité pouvait être prévue.

Une autre théorie présentée également par les armateurs, consistait en une subtile distinction entre l'incurabilité médicale et l'incurabilité professionnelle, ou encore médico-légale. Cette théorie a été reprise par le Tribunal des Bouches-du-Rhône, en 1928, dans les termes suivants : « Attendu que c'est à tort que le jugement attaqué a considéré l'incurabilité comme une incurabilité médicale ; qu'en effet, en l'état de la science moderne continuellement en progrès et capable de guérir demain une maladie mal combattue aujourd'hui, il n'y aurait jamais d'incurabilité dans le sens médical de ce mot ; qu'une maladie pouvant toujours être susceptible d'amélioration, l'incurabilité médicale ne se présenterait jamais, et qu'on comprend très bien, en outre, qu'il répugnerait à un expert de déclarer dans un rapport détaillé et nécessairement connu de l'intéressé, que sa maladie est définitivement incurable : qu'ainsi elle ne pourrait jamais être pratiquement établie, et, sauf le cas de guérison, l'art. 80 ne pourrait jamais jouer, ce qui entraînerait pour l'armement, dans le cas de maladie chronique, des obligations de durée indéfinie ;

« Attendu qu'il semble bien, au contraire, que par le mot incurabilité, le législateur ait entendu viser l'incurabilité

dans ses rapports avec la capacité professionnelle du malade ; que cette incurabilité au point de vue des fonctions professionnelles serait donc constituée pour le marin par l'incapacité permanente de reprendre toute navigation maritime et serait acquise à partir du moment où toute navigation maritime lui serait interdite comme contraire à son état de santé (1) ».

En vertu de cette distinction, on déplace le criterium de l'incurabilité pour le mettre dans le plan de l'incapacité permanente professionnelle. Cette théorie présente le même inconvénient que la précédente : on peut cliniquement interdire toute nouvelle navigation au marin, au jour même de son débarquement, alors qu'il est en pleine crise évolutive ; et le marin ne sera pas soigné par l'armateur pendant cette crise.

D'autre part, la loi parle d'incurabilité et non d'inaptitude à la navigation et il serait inexact de penser que l'incurabilité coïncide nécessairement avec l'incapacité professionnelle. Il peut fort bien arriver qu'un marin soit atteint, par exemple, d'une hernie incurable et, cependant, il sera susceptible de servir à bord d'un navire.

Il est également impossible de soutenir les thèses de la définition médicale ou de la définition professionnelle de l'incurabilité telles qu'elles sont exposées dans le jugement qui vient d'être cité. L'incurabilité médicale est humainement impossible à affirmer, et l'incurabilité professionnelle ne correspond pas nécessairement à la réalité du moment. Ce n'est donc pas à cette date que la loi a voulu mettre un terme à l'obligation de l'armateur. A partir de cette constatation, en effet, des soins appropriés pourront conduire le malade à un état meilleur, jusqu'au jour où, sans espoir d'autre amélioration, son état demeurera stable ; c'est ce jour-là qu'au sens de la loi, le marin devait être proclamé

(1) Trib. civ. des Bouches-du-Rhône, 8 oct. 1929, publiée le 15 nov. 1928, par circulaire du C. C. A. F.

incurable, c'est ce jour-là seulement que devait prendre fin l'obligation aux soins.

Il est impossible de tenter une explication de l'incurabilité sans faire intervenir les idées de crise aiguë et de retour à la stabilité. Inconsciemment, on est poussé à concevoir la date de l'incurabilité de la maladie, comme on conçoit la date de consolidation d'une blessure. La date de l'incurabilité : c'est le jour où l'inaptitude physique du malade prend, *en valeur*, un caractère définitif. Cette conception n'est pas exclusive d'un traitement à la charge de l'armateur susceptible d'amener ou, plus exactement, de ramener le malade à un degré permanent d'invalidité.

En pratique, par conséquent, il faut placer la date d'incurabilité au jour où le caractère *aigu, évolutif* de la maladie a disparu. Cette interprétation est la seule qui permette de mettre les malades le plus gravement atteints sur le même pied, au moins, que ceux qui ne sont atteints que d'un mal bénin et guérissable.

Le terme « d'incurabilité » ne figure plus dans le texte depuis la refonte de 1934. La Commission paritaire avait adopté pour le remplacer l'expression suivante : « Les soins à donner cessent d'être dûs... lorsque la maladie, après la crise aiguë, a pris une caractère permanent ». Le rédacteur du décret du 30 juin a remplacé le qualificatif « permanent » par « chronique ». Cette nouvelle rédaction confirme l'interprétation que nous avons donnée de l'ancien texte. Il faut, en effet, considérer qu'à ce point de vue, le décret revêt surtout un caractère interprétatif. Il dit clairement que la poussée évolutive doit être à la charge de l'armateur ; et la chronicité doit être entendue dans le sens de retour à un état maladif stable.

Le décret avait, cependant, prévu les contestations sur le caractère chronique des maladies, en instituant une procédure spéciale pour les résoudre. Le marin devait être soumis, à la demande de l'une ou l'autre des parties, à l'examen d'une Commission tripartite, composée d'un médecin désigné par l'Autorité Maritime, et de deux médecins agréés par

l'Autorité Maritime et désignés chaque année, l'un par les organisations professionnelles d'armateurs, l'autre pas les organisations professionnelles de marins. Les frais occasionnés par le fonctionnement de cette Commission devaient être supportés par la partie qui succombait dans sa contestation. Selon l'instruction ministérielle donnée aux Administrateurs de l'Inscription Maritime, le 24 juillet 1934 (1), la décision de cette Commission pouvait être déférée au Juge de Paix, lequel pouvait commettre un expert, pour une plus ample instruction. Ces Commissions tripartites prévues par l'article 80, par. 2, en vigueur, n'ont fonctionné nulle part en France. Les Syndicats de marins n'ont, en effet, jamais voulu désigner leurs représentants, en signe de protestation contre le texte de 1934 qui leur paraissait défavorable dans la plupart de ses dispositions. Il faut noter, d'ailleurs, que l'armement n'était pas davantage partisan de cette commission dont la décision ne devait avoir que la valeur d'un simple avis.

En pratique, par conséquent, on recourt directement à l'expertise. Ces expertises sont très fréquentes et entraînent des frais, mais leur nombre diminuerait si la surveillance du traitement pouvait être contradictoire en vertu de dispositions formelles de la loi.

§ 3. — FAIT DU MARIN ET DÉCÈS

On a quelquefois considéré le fait du marin en soi comme une cause susceptible de mettre fin à l'obligation de l'armateur et l'on classe, sous cette expression, la renonciation du marin, son refus de se laisser soigner et son exclusion disciplinaire de l'hôpital.

La renonciation du marin ne peut apporter un terme à l'obligation qu'en fait et non en droit, car l'art. 79, comme tous les autres articles du Code des marins où la convention

(1) C. C. A. F., circulaire n° 1462.

contraire n'est pas prévue, est d'ordre public (art. 133). Le refus du marin ne peut avoir un effet juridique que dans le cas où, à la suite de ce refus, tout contrôle est interdit à l'armateur ou encore dans le cas où ce refus peut être assimilé à une faute inexcusable dans le sens de l'article 86.

A l'époque où le marin était, en règle générale, soigné à l'hôpital, la jurisprudence décidait que l'obligation de l'armateur cessait du jour où le marin est exclu pour un motif disciplinaire. En 1924, le Tribunal de Commerce du Havre a rendu le jugement suivant : « Attendu que si L... a quitté l'hôpital à la date du 10 juin 1924, c'est qu'il en a été exclu pour cause d'indiscipline ; qu'il a ainsi mis la Compagnie défenderesse dans l'impossibilité de continuer à contrôler l'état de sa maladie ou la consolidation qui met fin au paiement des salaires. Par ces motifs. Dit que L... n'a plus droit à aucune prestation depuis cette date (1) ». Un tel jugement se comprenait fort bien à un moment où l'armateur avait seul la direction du traitement et, partant, le choix de l'hôpital. Mais depuis l'organisation des soins à domicile, la seule exclusion de l'hôpital ne peut entraîner la cessation des soins de l'armateur, car le marin peut demander à être soigné chez lui et, d'autre part, la décision administrative en vertu de laquelle le marin est exclu, n'a pas l'autorité de la chose jugée *erga omnes* comme une décision proprement pénale, et le marin pourra discuter vis-à-vis de l'armateur la valeur des motifs qui ont entraîné son exclusion. Il reste, cependant, que l'armateur pourra invoquer cette exclusion comme un fait qui a empêché son contrôle sur le traitement, si le marin n'a pas averti l'armateur de son départ et aussi comme une faute du marin pour le traitement duquel l'hospitalisation était nécessaire. L'exclusion disciplinaire ne sera donc une cause de cessation des soins que si on peut la rattacher aux événements prévus et sanctionnés par les articles 82 et 86. La loi, en effet, n'a pas

(1) Trib. Com. Le Havre, 24 déc. 1924, *Rec. Havre* 1925, I, 65.

spécialement dit que l'exclusion disciplinaire du marin exonérerait l'armateur et il n'y a pas lieu d'ajouter à son texte .

Enfin, le décès du marin met fin aux obligations de l'armateur, la seule obligation qui subsiste pour lui est celle de supporter les frais funéraires. Le Code de Commerce ne mettait pas expressément ces frais à la charge de l'armement, mais on considérait qu'ils n'étaient que la conséquence et l'accessoire de l'obligation aux soins médicaux et qu'ils n'étaient, par suite, dus que lorsque la maladie ou la blessure incombait au navire.

Depuis 1926, le dernier paragraphe de l'article 79 prévoit qu'en « cas de décès, les frais funéraires sont à la charge du navire ». La loi a donc consacré une solution déjà acquise, et les frais d'obsèques n'incombent encore à l'armateur que si le marin a été blessé au service du navire ou si la maladie est à la charge de l'armateur. La place occupée par cette disposition dans l'art. 79 suffit à l'indiquer.

La loi de 1926 ne fixe pas forfaitairement le montant des frais funéraires, comme le fait la loi du 9 avril 1898 ; la classe dans laquelle sont effectuées les obsèques du marin dépend du grade de celui-ci.

Le marin est inhumé selon le culte auquel il appartient et, en cas de doute, il est considéré comme catholique, cette religion étant celle de la majorité des Français.

SECTION IV

Abandon forfaitaire

L'obligation aux soins qui pèse sur l'armateur peut encore cesser par l'abandon forfaitaire. Nous envisageons cette éventualité à part, parce que le marin, malgré l'abandon, ne cesse pas d'avoir droit à la fourniture de ses soins. Il n'y a qu'interposition de débiteurs : l'Etat se substitue à l'armateur contre le versement d'une somme forfaitairement fixée.

La faculté d'abandon forfaitaire existe depuis la loi du 12

août 1885 qui était venue modifier l'art. 262 du Code de Commerce. Avant cette loi, l'obligation aux soins n'était pas limitée et il en résultait une charge fort lourde pour les armateurs français, comparativement à celle supportée par leurs concurrents étrangers. Presque toutes les lois étrangères, en effet, fixent depuis longtemps un délai maximum pendant lequel les frais de traitement doivent être supportés par les armateurs. Selon la loi de 1885, le capitaine pouvait se libérer de tous frais de traitement ou de rapatriement en versant entre les mains de l'Autorité Française une somme déterminée d'après un tarif arrêté par un règlement d'administration publique. Il résultait de ces dispositions que l'abandon forfaitaire n'était possible qu'en cas de débarquement du marin à l'étranger ou aux colonies. Les termes de « Capitaine » et d' « Autorité Française » que l'on relève dans la loi le démontrent, et d'ailleurs, le décret de 1885 ne prévoyait pas de tarifs pour les ports français.

L'art. 85, par. I, de la loi de 1926 a étendu la faculté d'abandon aux débarquements en France. « L'armateur peut se libérer de tous soins et, si le marin a été débarqué hors de France, des frais de rapatriement prévus aux articles 86 et 88 ci-après, en versant une somme forfaitaire entre les mains de l'Autorité Maritime, au moment où le marin a été laissé à terre. »

§ 1. CONDITIONS DE L'ABANDON FORFAITAIRE

Les rapports entre l'armateur et l'Autorité Maritime sont tout à fait étrangers au marin délaissé forfaitairement. Nous sommes, par conséquent, autorisés à indiquer le plus brièvement possible les conditions de l'abandon forfaitaire. En vertu du second paragraphe de l'article 85, les conditions et le tarif de l'abandon forfaitaire sont déterminés par un règlement d'administration publique. L'art. 262 du Code de Commerce, modifié en 1885 était rédigé selon la même conception. Le premier décret pris en exécution de cette disposition date du 24 décembre 1886. Il a été remanié en 1906,

1912, 1919 et 1925 ; à la suite de la loi de 1926, un décret du 31 août 1927 avait réglé les modalités du délaissement forfaitaire en France, et maintenu les textes relatifs au débarquement hors de la métropole. Toutes ces dispositions furent reprises par le décret du 31 décembre 1935 (1) actuellement en vigueur.

Le mécanisme de l'abandon forfaitaire est le suivant : l'armateur qui veut solliciter le forfait dépose une déclaration écrite entre les mains de l'Autorité Maritime dans les trois jours à compter, soit de la mise à terre du marin, soit de la réception de la demande du marin tombé malade après le débarquement. Par cette déclaration, l'armateur s'engage à acquitter le montant du forfait tel qu'il sera calculé par l'Autorité compétente. Le marin est examiné par le médecin désigné par l'Autorité Maritime, laquelle fait connaître à l'auteur de la déclaration le diagnostic et le montant du forfait. La somme à payer est calculée en multipliant le nombre de jours présumé de la durée des soins par le prix de la journée d'hôpital du port de débarquement. Ces deux chiffres sont fixés dans les annexes A et B du décret. L'annexe A détermine, par exemple, que la durée d'hospitalisation moyenne est de 10 jours pour une crise de paludisme, 130 jours pour une fracture du crâne, 45 jours pour des varices (2). L'annexe B comprend les prix des journées d'hôpital suivant la classe correspondant au grade du marin et suivant les ports français ou étrangers où le marin peut être débarqué. Lorsque le débarquement est effectué à l'étranger, on ajoute à la somme forfaitaire ainsi obtenue le prix du rapatriement, lequel comprend les frais de séjour à la sortie de l'hôpital et les frais de retour en France.

La déclaration faite par l'armateur lie définitivement celui-ci ; il est tenu de verser le montant du forfait dans les trois jours qui suivent la notification qui lui est faite par l'Administration. Mais, cependant, l'Autorité Maritime a la possibilité de rejeter la demande de forfait.

(1) J. O. du 30 janv. 1936, p. 1360.

(2) Lorsque la maladie ou la blessure n'est pas prévue à la nomenclature du décret, on procède par analogie.

Lorsque le forfait est accepté par l'Autorité Maritime, l'armateur est définitivement déchargé des soins, du rapatriement et, éventuellement, des frais funéraires. L'Administration ne peut exercer aucun recours contre l'armateur si la durée de la maladie ou de la blessure a dépassé ses prévisions. de même qu'elle ne peut être exposée à aucune réclamation de l'armateur s'il arrive que les soins du marin n'ont pas nécessité les dépenses prévues au forfait. Cependant, l'art. 6 du décret du 31 décembre 1935 prévoit une exception à ce principe lorsqu'au cours du traitement il se révèle que le marin est atteint d'une tuberculose pulmonaire non décelée au moment de l'établissement du forfait.

§ 2. EFFETS DE L'ABANDON FORFAITAIRE

L'acceptation ou le refus du forfait par l'Autorité Maritime ne peut avoir aucune influence sur le principe du droit du marin. Dans l'hypothèse où le forfait est accepté, l'Autorité Maritime doit en aviser le marin en vertu du dernier paragraphe de l'art. 85 ajouté par le décret de 1934. A partir de ce moment, l'Etat est, vis-à-vis du marin, substitué à l'Armateur en ce qui concerne l'obligation aux soins et, éventuellement, au rapatriement, mais l'armateur reste tenu de payer les salaires de maladie. Il en résulte que le droit de contrôle du traitement, en cas de soins à domicile peut être exercé par l'Autorité Maritime et par l'armateur. Il est évident que l'armateur peut exercer une surveillance sur l'évolution du traitement tant qu'il doit les salaires de maladie, c'est-à-dire au maximum pendant les quatre mois qui suivent le débarquement. L'Autorité Maritime peut également exercer son contrôle puisqu'elle est substituée aux devoirs et aux droits de l'armateur (1) : d'ailleurs, l'art. 6 du décret du 31 décembre 1935 prévoit expressément que le marin soigné à domicile doit se soumettre au contrôle du médecin désigné par l'Autorité Maritime.

Le forfait ne modifie pas davantage les formes selon

(1) Cass. Civ., 24 mars 1936, D. H. 1936, p. 269.

lesquelles le marin peut exercer, le cas échéant, son recours contre son débiteur. La loi de 1926 a organisé, nous le verrons, une nouvelle procédure pour régler les litiges entre armateurs et marins. En particulier, ces litiges sont de la compétence du Juge de Paix ; or, lorsque l'Etat est substitué à l'armateur en vertu du forfait, c'est encore au Juge de Paix qu'il appartient de connaître de la demande du marin et non aux Tribunaux Administratifs. Le Conseil d'Etat a eu l'occasion de juger plusieurs fois cette question ; voici, à titre d'exemple, un arrêt rendu le 5 février 1933 : « Considérant que le versement fait en application de ce texte (art. 85) a pour effet de substituer purement et simplement l'Etat à l'Armateur ; qu'il suit de là que les litiges survenant entre l'Etat et le marin après cette substitution doivent être portés devant la même juridiction que les litiges survenant entre l'armateur d'une part, et, d'autre part, le marin ou le capitaine ; Qu'aux termes des articles 120 et 131 de la loi du 13 décembre 1926, ces litiges relèvent de la compétence du Juge de Paix en ce qui concerne les marins ou de la juridiction commerciale en ce qui concerne les capitaines — qu'ainsi la requête du sieur L. G. doit être rejetée comme portée devant une juridiction incompétente pour en connaître (1) ».

L'abandon forfaitaire ne modifie donc en rien les droits du marin, ni quant à leur étendue, ni quant à la forme selon laquelle ils doivent être exercés. Vis-à-vis du marin, par conséquent, l'art 85 du Code du Travail Maritime ne peut donner lieu à des difficultés supplémentaires. Par contre, les difficultés qui peuvent surgir entre les armateurs et l'Autorité Maritime sont nombreuses, car l'application pure et simple du décret du 31 décembre 1935 est fort désavantageuse pour l'armement. Elles sont totalement inopposables au marin et elles ne peuvent pas, même en pratique, entraver le recours du marin en compliquant la procédure devant le Juge de Paix, car elles ne relèvent que du Ministre ou des Tribunaux Administratifs.

(1) Conseil d'Etat, 5 févr. 1933, *Dor. sup.*, t. II, p. 103. Voir également Conseil d'Etat, 11 juill. 1933, *Dor. sup.*, t. II, p. 392 ; 24 juill. 1931, *Dor. sup.*, t. IX, p. 397 ; Trib. civ. Marseille, 9 mars 1932, *Dor. sup.*, t. X, p. 213.

CHAPITRE DEUXIÈME

PAIEMENT DES SALAIRES ET RAPATRIEMENT

La fourniture des soins n'est pas la seule obligation mise à la charge de l'armateur en cas de blessure ou de maladie d'un homme de l'équipage. Le marin a encore droit au paiement de ses salaires et, s'il est débarqué hors de la Métropole, son retour en France après sa guérison, doit être assuré aux frais du navire.

SECTION I

Salaires de maladie

En vertu de tous les textes qui ont régi notre matière, les marins malades ou blessés ont toujours eu le droit de toucher leurs loyers. L'article 79 a reproduit à ce sujet l'article 262 du Code de Commerce, et les articles 83 et 84 du Code du Travail Maritime, précisent selon quelles règles seront calculés, et pendant combien de temps seront comptés les salaires de maladie.

§ 1. — CALCUL DES SALAIRES

Lorsque la rémunération du marin consiste en un salaire fixe, il convient de lui payer ses salaires tels qu'ils figurent au rôle d'équipage. Par conséquent, si le marin touchait des indemnités non portées au rôle, il ne pourrait pas les réclamer en cas de maladie. C'est ce qui se produira surtout pour les officiers, qui touchent parfois des allocations supplémentaires sous des noms divers, tels que chapeau du capitaine

et profits accessoires. En vertu du même principe, les marins qui touchent des pourboires des passagers, ne peuvent comprendre le montant normal de ces pourboires dans leurs salaires de maladie.

De nombreuses Compagnies de Navigation prévoient deux soldes dans leurs tarifs : l'une dite solde de mer, s'applique aux équipages en cours de voyage, l'autre, plus faible, concerne les navigateurs qui, provisoirement, ne sont pas embarqués. On a parfois prétendu que le marin débarqué pour cause de maladie ne pouvait toucher que la solde de terre. Cette théorie a été favorablement accueillie par le Tribunal Civil de Marseille dans un jugement cité par M. Pierre Fournier dans son ouvrage récent sur les articles 79 à 86 : Le Tribunal a jugé que le médecin du bord devait être payé de ses salaires sans qu'il soit tenu compte de ses salaires par jour de mer (1). Le contraire a été jugé en 1929 par le Tribunal Civil du Havre, en ces termes : « Attendu qu'aux termes de l'article 32 de la loi du 13 décembre 1926, le salaire doit comprendre toutes les allocations quelles qu'elles soient, accordées au marin et qu'aux termes de l'article 83 de ladite loi, pour une période forfaitaire de quatre mois, si le marin a été laissé à terre, celui-ci, tant qu'il a droit aux soins, doit recevoir la totalité de ses salaires (2) ». Le marin doit donc toucher, en cas de maladie, le même salaire que s'il avait continué à naviguer, à condition que ce salaire soit indiqué au rôle d'équipage et l'on doit, notamment, ajouter à l'émolument fixe, le supplément d'embarquement et les jours de mer prévus au contrat d'engagement. La jurisprudence du Tribunal du Havre doit, selon nous, être approuvée, car elle respecte l'article 32 du Code du Travail Maritime. D'autre part, les dispositions relatives aux salaires sont d'ordre public et les règlements des Compagnies ne peuvent faire échec à la règle qui veut que le marin tombé malade, *continue* d'être payé de ses

(1) Trib. civ. Marseille, 18 févr. 1930, cité par M. Fournier, p. 92.

(2) Trib. civ. du Havre, 20 déc. 1929, *Rec. Havre* 1929, 2, 244.

salaires et non de ceux versés aux marins qui sont momentanément à terre.

Pour ces mêmes raisons, une fixation forfaitaire des salaires de maladie ne serait pas valable. Déjà, sous l'empire de l'art. 262, la Cour de Rennes avait rendu l'arrêt suivant : « Considérant que l'article 262 est d'ordre public ; que l'armateur ne peut, dès lors, invoquer les dispositions d'un règlement établi par lui en fixant le chiffre des salaires des matelots en cas de maladie ou d'accident en cours de voyage ; qu'il est sans intérêt de rechercher si les conditions de ce règlement, qui aurait été affiché dans les bureaux et dans les navires de la Société, ont été ou non acceptées par P..., puisqu'elles constituent une dérogation formelle aux règles de l'article 262 et que, dès lors, elles sont frappées de nullité, tout au moins dans la partie fixant le salaire de maladie ou de blessure à bord (1) ».

Précisons, enfin, que le marin doit toucher les salaires tels qu'ils devaient lui être versés au moment où il est blessé ou tombe malade et que si une augmentation ou une diminution des salaires survenait après son débarquement, ces fluctuations seraient sans effet à son égard.

Les salaires des marins rémunérés au profit ou à la part sont plus difficiles à évaluer. On ne peut théoriquement pas savoir à combien s'élèvera la rémunération du marin lorsque l'expédition sera terminée. Dès avant 1926, on préconisait d'allouer au marin un salaire égal à celui touché dans le port de débarquement par les marins de la même catégorie et payés au mois. Le législateur de 1926 avait cru régler cette question par l'art. 84 ainsi conçu : « Lorsque la rémunération du marin ne consiste pas en un salaire fixe, le salaire à allouer au marin, en vertu de l'art. 83 ci-dessus, est calculé d'après le salaire journalier moyen attribué, dans le port d'embarquement, aux hommes des mêmes catégorie et grade que l'intéressé, et est déterminé par l'Autorité Maritime du port de débarquement, sauf recours devant les

(1) Cour de Rennes, 14 juin 1923, *Dor. sup.*, t. I, p. 10.

tribunaux ». Dans la circulaire du 10 janvier 1927 notifiant la loi du 13 décembre 1926 aux Administrateurs de l'Inscription Maritime, le Ministre prévoyait déjà que le problème posé par l'art. 84 était insoluble et il conseillait aux Autorités Maritimes de continuer purement et simplement à appliquer les usages déjà établis. Il était, en effet, à peu près impossible pour l'Administration de tenir compte de toutes les circonstances de fait qui pouvaient déterminer le salaire moyen d'un homme engagé à la part, étant donné qu'il s'agissait, le plus souvent, de pêche et que le salaire est essentiellement variable en raison des aléas de cette entreprise. C'est pourquoi l'art. 84 a été complètement modifié par le décret du 30 juin 1934 en vertu duquel le salaire à allouer aux marins rémunérés au profit ou à la part « est fixé suivant les accords intervenus entre les organisations professionnelles d'armateurs et de marins intéressés. A défaut de tels accords, il est déterminé d'après le taux des conventions collectives ». Cette disposition est extrêmement simple. Nous remarquerons, en passant, que la loi laisse aux corporations le soin de fixer elles-mêmes les règles auxquelles elles devront se soumettre. C'est une conception vers laquelle tend de plus en plus notre droit moderne.

§ 2. — DURÉE DE L'OBLIGATION AUX SALAIRES

L'article 262, dans sa rédaction primitive, n'indiquait pas pendant combien de temps les loyers étaient dûs au marin débarqué malade ou blessé. Puisqu'il n'y avait pas de limitation, la Cour de Cassation admettait d'une façon constante que le matelot débarqué malade devait toucher ses loyers, non pas jusqu'à son rétablissement, mais jusqu'à l'expiration du contrat d'engagement, laquelle coïncidait le plus souvent avec le désarmement du navire (1). C'était une charge fort lourde pour l'armement à cette époque de longs

(1) Cass. Civ., 4 juin 1850, D. 1850, I, 317 ; 4 août 1857, D. 1857, I, 341 ; 13 nov. 1871, D. 1872, I, 34.

voyages. Il arrivait que les armateurs étaient tenus de payer des loyers à des matelots plusieurs années après leur débarquement. La loi du 12 août 1885 a remédié à cette situation désavantageuse. En même temps qu'elle créait l'abandon forfaitaire, elle limitait le paiement des loyers. L'armateur, en vertu des dispositions incorporées à l'art. 262, cessait de payer les loyers au matelot : s'il contractait un engagement nouveau ou s'il était guéri en France. De plus, en aucun cas, les loyers du matelot ne devaient être payés pendant plus de quatre mois à dater du jour où il avait été mis à terre. Les salaires n'étaient donc dûs sans limite, que lorsque le marin était soigné à bord. M. Ripert voit, à juste titre, dans cette loi un changement dans la nature des salaires de maladie. Ils ont pris un caractère indemnitaire, tandis qu'ils étaient considérés avant 1885 comme l'exécution du contrat d'engagement (1).

L'article 83 du Code du Travail Maritime a repris les dispositions de la loi de 1885. Il n'a été modifié en 1934, que pour être mis en harmonie avec les nouvelles dispositions de l'art. 80 relatives à la chronicité, et son texte actuel est le suivant : « Les salaires du marin lui sont payés pendant tout le temps où il a droit aux soins.

« Si le marin a été débarqué hors de France et rapatrié guéri ou en état de consolidation, ou dans un état de maladie ayant pris un caractère chronique, il a droit à ses salaires jusqu'au jour de son retour en France.

« En aucun cas, la période durant laquelle les salaires lui sont alloués ne peut dépasser quatre mois, à dater du jour où il a été laissé à terre ».

Le principe est la corrélation étroite entre le paiement des salaires et la fourniture des soins. Les salaires cesseront donc d'être dûs normalement, le jour de la guérison, de la consolidation, de la chronicité ou du décès.

Deux exceptions à ce principe sont prévues :

Les salaires seront dûs *plus longtemps* que les soins si le

(1) RIPERT, t. I, n° 639.

marin est guéri, consolidé ou dans un état chronique, avant d'être rapatrié. Les salaires seront dûs *moins longtemps* que les soins si le délai de quatre mois expire avant la cessation des soins. Dans le cas où les deux exceptions jouent ensemble, c'est-à-dire quand le marin est rapatrié guéri, plus de quatre mois après son débarquement, la deuxième exception l'emporte sur la première, car la loi dit *qu'en aucun cas* la période des salaires ne peut dépasser quatre mois à partir de la mise à terre.

Le marin peut-il prétendre à des salaires de convalescence ? La question ne peut évidemment se poser que si la convalescence a lieu moins de quatre mois après le débarquement. La jurisprudence antérieure à 1926 avait tendance à accorder des salaires de convalescence pour ce motif que l'homme qui se trouve en convalescence n'est pas encore apte à gagner sa vie et qu'il y a donc lieu de lui permettre de subsister jusqu'au moment où il est en état de reprendre activement le métier de marin (1). Ce raisonnement parfaitement logique, ne pourrait être actuellement tenu, puisque la loi dispose que les salaires ne sont payés que pendant le temps où le marin a droit aux soins. Il faut donc admettre qu'en principe l'armateur ne doit pas de salaires de convalescence, mais il faut réserver le cas où un traitement complémentaire est ordonné pendant la période de convalescence et tant qu'un traitement quelconque est reconnu nécessaire, on ne peut prétendre que le marin est guéri.

Nous devons, enfin, ajouter que les salaires de maladies qui, avant 1926, étaient absolument insaisissables à la différence des salaires de travail, sont devenus saisissables au même titre que ces derniers, en vertu des art. 67 et 68 du Code du Travail Maritime. Ils pourront donc être saisis jusqu'à concurrence d'un quart en cas de dette envers l'Etat ou l'armateur et d'un second quart en cas de dette alimentaire envers les ascendants, descendants ou conjoint.

(1) Cass., 19 févr. 1872, D. 1872, I, 33 ; Le Havre, 6 juil. 1892, R. I. D. M., VIII. p. 84.

SECTION II

Rapatriement

Le rapatriement, c'est-à-dire le retour au premier port de France du marin débarqué hors de la Métropole, n'est pas une obligation qui découle spécialement de la mise à terre du marin par suite de maladie ou de blessure. Quelle que soit, en effet, la cause du débarquement, le marin doit être rapatrié. Les frais en seront assumés par l'Etat si le marin est débarqué pour passer en jugement ou pour subir une peine. Le marin lui-même devra payer, ou, tout au moins, rembourser ces frais à l'Etat ou à l'armateur s'il a débarqué de son plein gré, s'il a abandonné le navire, s'il a été débarqué par mesure disciplinaire ou s'il a contracté une blessure ou une maladie par sa faute intentionnelle ou inexcusable.

Enfin, l'armateur doit le rapatriement s'il congédie le marin, si le débarquement résulte d'un cas fortuit ou si le marin a été mis à terre pour être soigné.

Le rapatriement était prévu par nos anciens textes dans le but d'empêcher l'abandon à l'étranger des hommes nécessaires à la marine de guerre. L'Ordonnance de 1681 le prévoyait dans ses articles 2 et 10, livre III, titre IV. Les Ordonnances de 1743 et 1784 reprirent ces dispositions. Elles furent remplacées par l'Arrêté du 5 Germinal an XII, puis par les articles 252, 258, 262, 263 du Code de Commerce. Les conditions dans lesquelles le rapatriement devait être effectué étaient précisées dans un décret du 22 septembre 1891, modifié le 25 janvier 1919. Ces textes, en vigueur en 1926, furent coordonnés par le Code du Travail Maritime dans un chapitre spécial comprenant les articles 87 à 90. Au cours de cette évolution législative, le rapatriement, tout en restant une mesure utile à la défense nationale, est devenu une protection accordée à tous les gens de l'équipage. La jurisprudence en avait étendu le bénéfice aux agents du service général ; cette solution a été maintenue par la loi de 1926,

laquelle considère comme marin toute personne qui s'engage envers l'armateur pour servir à bord d'un navire.

C'est en vertu de l'art. 87 que le marin débarqué malade ou blessé doit être rapatrié par l'armateur. Cet article dispose, en effet, que sauf les exceptions prévues à l'art. 89, le marin délaissé hors d'un port métropolitain doit être rapatrié aux frais du navire ; or, les exceptions prévues à l'art. 89 sont limitativement énumérées et ne visent pas le cas du débarquement opéré pour suivre un traitement, sauf, toutefois, si la maladie ou la blessure résultent du fait intentionnel ou de la faute inexcusable prévus par l'art. 86. Et même dans l'hypothèse de l'art. 86, le capitaine doit assurer au marin, sauf recours ultérieur, son rapatriement s'il ne peut le confier à une Autorité Française.

Le rapatriement comprend : le transport, le logement et la nourriture du marin rapatrié. Si le marin a besoin de vêtements, le capitaine n'est tenu que de lui faire l'avance des effets indispensables. Le rapatriement doit s'effectuer dans des conditions correspondant au grade du marin. C'est en vertu de ce principe qu'un jugement du Tribunal de Paix du Havre, confirmé par le Tribunal Civil, a accordé une indemnité compensatrice à un officier qui avait été rapatrié dans un navire à classe unique, alors qu'il avait le droit de voyager en seconde classe. L'officier n'a pas touché la différence de prix entre les deux billets, mais il a touché une indemnité correspondant à la différence de confort entre le voyage accompli et celui auquel il avait normalement droit (1).

Alors que l'armateur ne peut s'affranchir du paiement des salaires par l'abandon forfaitaire, il peut, en vertu de l'article 85, laisser la charge du rapatriement à l'Autorité Maritime. La somme forfaitaire à verser est déterminée actuellement par l'annexe B du décret du 31 décembre 1935. Lorsqu'un marin est abandonné forfaitairement en dehors de la

(1) Justice de Paix du Havre, 25 juin 1929, Trib. civ. du Havre, 20 déc. 1929, *Rec. Havre* 1929, 2, 244.

Métropole, l'abandon porte obligatoirement sur les soins et le rapatriement.

L'obligation au rapatriement est d'ordre public. Elle se distingue, par ce caractère, de la conduite. Le marin, en effet, est seulement présumé avoir droit à la conduite, c'est-à-dire au paiement de ses frais de retour, non seulement jusqu'au premier port touché en France, mais encore jusqu'au port d'embarquement. Le contrat d'engagement peut prévoir le contraire (art. 90).

Les marins embarqués à la colonie et les marins étrangers sont soumis à un régime différent. En principe, l'armateur doit rapatrier dans les Colonies et les Protectorats les marins qu'il a embarqués dans ces pays, mais cette obligation n'est pas d'ordre public et le contrat d'engagement peut seulement prévoir que ces marins seront ramenés en France.

L'article 119 exclut les marins étrangers du bénéfice de l'art. 87, mais, toutefois, et sauf convention contraire, le marin étranger débarqué d'un navire français doit être ramené à son port d'embarquement (art. 119, par. 2). Cette dernière disposition a été prise en exécution de la convention internationale du 23 juin 1926, aux termes de laquelle les Etats signataires s'engageaient à assurer le retour des marins étrangers soit au port d'engagement, soit au port de départ du navire.

CHAPITRE TROISIÈME

DROIT DU MARIN A UNE INDEMNITÉ SUPPLÉMENTAIRE. --- FAUTE DE L'ARMATEUR

La faute du marin, lorsqu'elle est intentionnelle ou inexcusable, est susceptible d'éteindre sa créance. La faute de l'armateur doit, elle aussi, être considérée comme un élément de nature à modifier les obligations telles qu'elles sont fixées dans leur étendue par le Code du Travail Maritime. Nous avons vu que la loi a limité forfaitairement la dette de l'armateur envers le marin malade ou blessé. Il nous faut étudier à quelles conditions et jusqu'à quel point cette limite forfaitaire ne sera pas opposable au marin. Les lois du 21 avril 1898 et du 29 décembre 1905 sur la Caisse de Prévoyance des Marins Français ont eu, à ce sujet, une importance primordiale. Il convient d'analyser la faute de l'armateur en tenant compte de ces deux dates.

§ 1. — FAUTE DE L'ARMATEUR AVANT 1898.

Avant la loi du 21 avril 1898, aucun texte ne prévoyait la faute de l'armateur, mais on admettait que les dispositions de l'art. 262 du Code de Commerce ne mettaient pas obstacle à l'application du droit commun relatif aux délits et aux quasi-délits. Les gens de mer qui subissaient un préjudice dépassant les sommes allouées par l'art. 262 pouvaient incontestablement obtenir des dommages-intérêts supplémentaires en prouvant que la blessure était due à une faute de l'armateur. Voici, d'ailleurs, l'avis de la Doctrine de 1894 : « Les gens de mer blessés au service du navire doivent avoir le droit de réclamer des dommages-intérêts égaux, d'après le droit commun,

à la perte qu'ils ont éprouvée et au gain dont ils ont été privés (art. 1149 C. Civ.). Ce droit appartient aux autres travailleurs blessés dans leur travail, pourvu, d'après la jurisprudence, qu'ils prouvent que la blessure est due à la faute du patron. Il serait exorbitant que les gens de mer, en faisant cette preuve, ne fussent pas placés dans une situation aussi favorable. Cela serait, du reste, contraire à l'esprit de nos lois qui, ordinairement, favorisent plus les gens de mer que tous les autres travailleurs (1) ». Un arrêt de la Cour de Cassation a indirectement reconnu ce principe en ces termes : « Attendu que ni le texte, ni l'esprit de la loi n'autorisent un marin blessé à bord à demander à son armateur d'autres indemnités que celles déterminées par les art. 262-272 C. Com. à moins d'établir que l'armateur a commis un quasi délit de nature à engager sa responsabilité (2) ». Par conséquent, à l'époque où nous nous plaçons, rien n'interdisait au marin de se prévaloir des art. 1382 et suivants du Code Civil, du moment qu'il était en mesure de prouver une faute de l'armateur ou de ses préposés et d'établir la relation de causalité entre la faute et le dommage. Et dans une telle hypothèse, la victime pouvait obtenir la réparation intégrale du préjudice subi.

§ 2. — L'ARTICLE II DE LA LOI DU 21 AVRIL 1898.

L'application du droit commun qui n'avait, jusqu'ici, donné lieu à aucune hésitation, est devenue très délicate après la fondation de la Caisse de Prévoyance. La loi du 21 avril 1898, en organisant au profit des marins victimes de la navigation une caisse alimentée par une contribution imposée tant aux marins qu'aux armateurs, avait créé une assurance obligatoire pour les armateurs. En dehors du jeu de cette assurance, l'application du droit commun était prévue par l'art. 11 : « Les dispositions ci-dessus ne font pas

(1) LYON-CAEN et RENAULT, 2^e édition, t. V. n° 460 bis.

(2) Cass. Req., 31 mai 1886, R. I. D. M., II, p. 130.

obstacle à ce que l'inscrit, ses ayants cause ou la Caisse Nationale de Prévoyance subrogée à leurs droits demandent directement, suivant les principes et règles du droit commun, des indemnités aux personnes responsables des faits intentionnels ou fautes lourdes ayant déterminé la réalisation des accidents ou risques dont lesdits inscrits auront été victimes ».

L'interprétation de cet article a donné lieu à une grave controverse jurisprudentielle. Devait-on considérer ce texte comme *énonciatif* et admettre alors que le marin pouvait invoquer tout le droit commun, c'est-à-dire, la faute légère, la négligence, la simple imprudence, prévues par l'art. 1383 C. Civ., ou encore le fait des préposés prévu par l'art. 1384. Devait-on penser, au contraire, que ce texte étant *limitatif*, n'autorisait le recours du droit commun qu'en cas de fait intentionnel ou une faute lourde ?

A l'appui de la première théorie, on invoquait divers arguments dont voici les principaux : Si le législateur avait voulu proscrire l'application du droit commun, il l'eût fait expressément : de plus, le but de la loi de 1898 a été d'améliorer le sort des gens de mer ; on ne peut, par conséquent, concevoir que l'art. 11 ait procuré au marin une situation moins favorable que celle dont il jouissait auparavant. Il ne serait d'ailleurs pas logique d'admettre que les fautes légères de l'armateur soient réparées avec les fonds d'une Caisse à l'alimentation de laquelle les marins contribuent eux-mêmes. On disait, enfin, en s'appuyant sur les travaux préparatoires, que la contribution exigée des armateurs était plus une subvention à la mutualité, qu'une imposition découlant d'une responsabilité ou qu'une prime d'assurance obligatoire. Cette théorie a été consacrée par le Tribunal de Marseille (1) et par celui de Dieppe. « Attendu que le législateur ne se serait pas référé aux principes du droit commun, c'est-à-dire à la théorie générale de la responsabilité, s'il

(1) Trib. Com. Marseille, 1^{er} sept. 1899, R. I. D. M., XV, p. 644 ; 27 mars 1901, R. I. D. M., XVI, p. 669.

avait entendu viser seulement les faits intentionnels ou les fautes lourdes à l'exclusion des fautes ordinaires (1)... ».

La Doctrine a plus volontiers admis l'interprétation limitative de l'art. 11. Elle a invoqué les travaux préparatoires. On lit, en effet, dans l'exposé des motifs : que le recours du droit commun ne peut être envisagé « que pour les accidents qui seraient reconnus avoir pour cause un *fait intentionnel* ou une *faute lourde de la part de l'armateur* ». Dans un article où M. Octave Marais (2) s'est attaché à démontrer que la faute de son préposé ne pouvait pas déclencher la responsabilité de l'armateur, il est indiqué avec précision que la loi du 21 avril 1898 devait originairement se confondre avec celle du 9 avril sur les accidents du travail et qu'en tous cas elle repose sur les mêmes principes et s'inspire d'une même doctrine. Il est, dès lors, tout à fait légitime de penser que la loi des inscrits maritimes, comme celle des ouvriers, est une loi forfaitaire limitant étroitement les droits des parties en présence et dérogeant aux articles du Code Civil relatifs à la responsabilité du second degré des patrons par rapport aux faits de leurs préposés. Enfin, il est, selon C. Levillain impossible de nier que la loi a créé une vaste assurance mutuelle obligatoire. Or, les cotisations versées par l'armement sont l'équivalent des pensions ou indemnités que les chefs d'entreprise en général doivent payer à raison des accidents du travail. « Par suite, leur acquittement doit entraîner, comme conséquence, les mêmes immunités, c'est-à-dire qu'il a pour résultat de soustraire les armateurs à la responsabilité qui découle des articles 1382 et suivants, sauf dans les deux cas, de faits intentionnels ou de fautes lourdes que la loi du 21 avril 1898 a réservés (3) ». Cette seconde interprétation a été également suivie par la jurisprudence. Nous trouvons en ce sens un jugement du Havre, rendu le 29 mai 1900 (4),

(1) Trib. Com. Dieppe, 26 mars 1901, R. I. D. M., XVI, p. 491.

(2) Octave MARAIS, Doctrine, R. I. D. M., XX, p. 127.

(3) Note LEVILLAIN sous D. 1904, 2, 281.

(4) R. I. D. M., XVI, p. 50.

et un arrêt de la Cour d'Aix, du 2 août 1900 (1). Il est évident que la logique commandait l'interprétation limitative. Les circonstances dans lesquelles la loi a été votée démontrent que le législateur a voulu protéger à la fois les marins et les armateurs et qu'il a voulu, avant tout, que le forfait institué réglât la majeure partie des litiges. Seule la faute lourde, inexcusable autorisait la fixation des indemnités selon le droit commun. C'est cette opinion qui se dégage encore d'un article de De Valroger qui ne manque pas de critiquer, avec raison, la forme ambiguë du texte de la loi de 1898 (2).

§ 2. — L'ARTICLE II DE LA LOI DU 29 DÉCEMBRE 1905

Le Comité Central des Armateurs de France avait vivement critiqué la loi dont nous venons de parler, non seulement parce que les armateurs risquaient sans cesse de voir sanctionner leurs fautes légères selon de droit commun, mais, encore, parce que la jurisprudence les rendait régulièrement responsables des fautes de leurs préposés (3).

Ces protestations aboutirent à la rédaction d'un nouvel article 11 qui fut présenté en ces termes à la Chambre des Députés par le rapporteur : « Nous avons vu que la taxe imposée aux armateurs a le caractère d'une contribution obligatoire à une œuvre de mutualité organisée au profit des marins victimes de la navigation. La Caisse ne procure aux armateurs aucun avantage. En compensation des sacrifices que l'on demande aux armateurs, il est juste de les garantir contre toute revendication de la part des participants ou de leurs ayants droit et d'étendre même la protection qui leur est accordée à raison de l'élévation de taxe à laquelle on les assujettit ». Et la loi de 1905 a consacré d'une façon explicite l'interprétation que la Doctrine donnait déjà de la loi de 1898 :

(1) R. I. D. M., XVI, p. 174 ; voir aussi Cour de Rouen, 28 mai 1901, D. 1904, 2, 281.

(2) De VALROGER, Doctrine R. I. D. M., XVIII, p. 415.

(3) Cass. 11 déc. 1906, S. 1907, I, 358.

« Les dispositions ci-dessus ne font pas obstacle à ce que les participants, leurs ayants cause ou la Caisse Nationale de Prévoyance, subrogée à leurs droits, poursuivent les personnes responsables, aux termes de la loi, de l'accident ou de la maladie. Par dérogation aux articles 1384 C. Civ. et 216 C. Com., l'armateur ou le propriétaire du navire est affranchi de la responsabilité civile des fautes du capitaine ou de l'équipage. Il ne répond que de sa faute personnelle, intentionnelle ou inexcusable, et sous déduction des indemnités et pensions dues par la Caisse de Prévoyance... ». La situation est maintenant bien claire : le droit du marin à des dommages-intérêts supplémentaires est subordonnée à la preuve d'une faute intentionnelle ou inexcusable *directement imputable à l'armateur personnellement* et la loi reconnaît formellement que l'armateur est « assuré », puisque les indemnités dues par la Caisse de Prévoyance viennent en déduction des dommages-intérêts alloués, alors que sous l'empire de la législation précédente les indemnités dues par l'armateur venaient, au contraire, en déduction des prestations de la Caisse (art. 11 *in fine*).

§ 4. — DÉFINITION DE LA FAUTE INTENTIONNELLE OU INEXCUSABLE

La notion de faute susceptible d'aggraver la responsabilité de l'armateur se conçoit plus facilement aussi, puisque le nouveau texte a substitué aux deux expressions d'inégale portée : « fait intentionnel ou faute lourde » celle devenue classique de « faute intentionnelle ou inexcusable ». Le fait intentionnel implique une idée de dol, de spéculation : il est difficile de le concevoir lorsqu'il s'agit de l'armateur qui n'a évidemment aucun intérêt à procurer une blessure ou une maladie à des marins qu'il ne connaît même pas.

La jurisprudence, au contraire, a eu souvent l'occasion de définir la faute intentionnelle qui « consiste en un acte bien précis, commis volontairement, non avec l'intention de provoquer un accident, mais en pleine conscience du danger que

par cette négligence ou cet acte, on fait courir à autrui ou à soi-même (1) ».

Il appartient aux Cours d'Appel et aux Tribunaux d'apprécier souverainement si les faits qui leur sont déférés revêtent le caractère impardonnable ou inexcusable exigé par la loi ; et cette appréciation est toujours très délicate. En 1911, le Tribunal de Commerce de Marseille a refusé de considérer comme un vice d'armement caractérisé, le mauvais état d'un boulon du presse-étoupe d'un robinet qui a pourtant été la cause d'un jet de vapeur entraînant la mort du marin chargé de travailler auprès de ce robinet (2). Il a été également jugé qu'il n'y avait pas de faute inexcusable lorsqu'une amarre de rappel s'est rompue, et lorsque celle-ci, par son fouet, a cassé la jambe du marin qui la manœuvrait (3). Mais, par contre, la Cour d'Appel de Bordeaux a consacré la responsabilité entière de l'armateur dans une espèce où un marin a été tué par la chute d'un mât, dont la rupture ne pouvait s'expliquer que par la vétusté : « Attendu qu'il y a incurie impardonnable à employer une pièce de bois qui, au résultat d'un vice causé par le long défaut de surveillance et d'entretien, s'est rompue non pas même sous l'action d'une tempête, mais au port, dans une rivière calme, sans, pour ainsi dire, aucune cause étrangère à ce vice (4) ».

En 1930, le Tribunal du Havre a encore reconnu une faute personnelle inexcusable de l'armateur du bac de Caudebec pour cette raison que celui-ci avait confié le bac à un équipage trop réduit, placé sous la direction d'un capitaine qui se livrait à des excès de boisson journaliers : « Attendu que ce bac, conduit par un personnel insuffisant et inexpérimenté, commandé par un homme dont les habitudes d'intempérance étaient notoires, délibérément privé des feux réglementaires, n'était l'objet d'aucune surveillance sérieuse ; que la Société défenderesse a ainsi manqué aux règles de

(1) Trib. Com. Rouen, 30 sept. 1912, R. I. D. M., XXVIII, p. 579.

(2) Trib. Com. Marseille, 10 avril 1911, R. I. D. M., XXVI, p. 828.

(3) Trib. Com. Marseille, 24 juil. 1908, R. I. D. M., XXIV, p. 245.

(4) Cour d'Appel de Bordeaux, 18 nov. 1912, D. 1915, 2, 97.

contrôle et de prudence les plus élémentaires et que sa responsabilité se trouve engagée aux termes du droit commun conformément aux dispositions de l'article 11 de la loi du 29 décembre 1905 (1) ». Le bac, ainsi dirigé, était entré en collision avec un navire anglais descendant la Seine, et plusieurs personnes trouvèrent la mort dans cet accident. En vertu des motifs précités, la veuve d'un homme d'équipage a obtenu des indemnités calculées selon les principes du droit commun et dépassant, par conséquent, les prestations qu'elle touchait de la Caisse de Prévoyance.

Nous devons citer également une espèce où le Tribunal du Havre (2) a reconnu à la fois la faute de l'armateur et celle du marin et a, par suite, partagé les responsabilités en n'accordant au marin qu'une « légère indemnité ». L'armateur avait commis une faute en refusant de faire face aux obligations de l'art. 262 au moment voulu et le marin avait refusé d'entrer à l'hôpital comme la loi le lui imposait à cette époque. Les fautes relevées par le tribunal ne sont pas, croyons-nous, assez caractérisées pour être données en exemple, mais l'application du partage des responsabilités méritait d'être signalée. La loi, en effet, n'interdit nullement une telle solution. Nous devons, toutefois, reconnaître que les espèces susceptibles d'entraîner le partage sont extrêmement rares.

§ 5. — FAUTE INEXCUSABLE DE L'ARMATEUR

VIS-A-VIS DES NON-COTISANTS

Bien que nous n'entendions étudier que les rapports entre les marins et *leur* armateur, il nous faut signaler que l'article 11 a une portée plus étendue encore que celle que nous venons d'envisager. L'article 11 affranchit l'armateur de toute responsabilité pour tout fait du capitaine ou de l'équipage envers un participant quelconque de la Caisse de Prévoyance. Et cela nous conduit à admettre que si des marins

(1) Trib. civ. Havre, 24 janv. 1930, *Rec. Havre* 1930, 2, 45.

(2) Trib. Com. Havre, 26 juil. 1909, *R. I. D. M.*, XXV, p. 504.

étaient blessés au cours d'un abordage avec un autre navire, ils devraient invoquer l'article 11 s'ils exerçaient un recours contre l'armateur ou le capitaine du navire qui a abordé le leur. Nous voyons encore, dans cette hypothèse, l'application du principe de l'assurance obligatoire. Voici, d'ailleurs, ce que l'on peut extraire d'une note de M. Ripert, parue au D. 1915, 1, 113 : « Tous les gens de mer font partie de la Caisse de Prévoyance, et l'armateur se trouve dans la même situation vis-à-vis des tiers, qu'ils fassent ou non partie de l'équipage de son navire. Moyennant le versement de sa cotisation à la Caisse de Prévoyance, il est affranchi de toute responsabilité, sauf le cas de faute inexcusable. La règle doit donc être suivie dès que la victime est affiliée à la Caisse de Prévoyance ».

Mais que décider si la victime, tout en faisant partie de l'équipage, ne fait pas partie de la Caisse de Prévoyance ? Quel sera, par exemple, la situation des passagers gagnant leur voyage par un travail à bord, ou des marins étrangers embarqués sur des bâtiments français, lorsque ceux-ci pourront établir une faute de l'armateur ou de ses préposés ? Nous croyons que l'article 11 leur est inapplicable et que, par conséquent, aucune limitation ne leur interdit d'invoquer tout le droit commun. En effet, il ne peut plus être question de reprendre le principe de l'assurance obligatoire, et si la victime, non cotisante à la Caisse de Prévoyance, peut établir une faute à la charge de l'armateur, celui-ci devra en assurer la réparation en vertu des articles 1382 et 1384 C. Civ. Si bien que dans certains cas, il pourrait arriver que le marin étranger soit plus favorisé que le marin français. Il y a ici une anomalie à laquelle la loi du 13 décembre 1926 aurait dû mettre fin. Le Code du Travail Maritime, en effet, aurait dû prévoir expressément la faute inexcusable de l'armateur comme il a prévu celle du marin. Il était illogique de passer cette question sous silence dans la loi de 1926 et d'obliger les victimes d'une faute inexcusable à invoquer le texte d'une autre loi spéciale pour se soustraire, quand elles en avaient le droit, au forfait établi par les articles 79 à 86 du Code du Travail Maritime.

TROISIÈME PARTIE

LITIGES ENTRE ARMATEURS ET MARINS

L'objet principal de notre étude était de déterminer, d'une part les conditions nécessaires à la naissance de l'obligation de l'armateur et, d'autre part, l'étendue de cette obligation vis-à-vis des marins tombés malades à bord ou blessés au service du navire.

Il nous apparaît que cette étude ne serait pas complète si nous négligions d'indiquer les quelques règles spéciales de procédure en vertu desquelles seront tranchés les litiges entre les armateurs et les marins. Alors que les grands principes généraux du droit des marins avaient été respectés par la loi de 1926 qui a surtout codifié et adapté à la vie moderne des règles nées d'une longue expérience, la procédure, au contraire, a subi une transformation totale.

Sous l'ancien régime, les litiges qui pouvaient naître du contrat d'engagement maritime, étaient portés devant les Amirautes qui rendaient la justice au nom du Grand Amiral de France et qui avaient des sièges particuliers dans tous les ports de quelque importance. Le remplacement de ces juridictions par les Tribunaux de Commerce actuels explique comment ceux-ci sont devenus compétents en matière d'engagement maritime. Cette compétence qui ne s'expliquait qu'historiquement, fut souvent et justement critiquée, puisque les armateurs

et les capitaines seuls participent à l'élection des juges consulaires et que les hommes d'équipage ne sont ni électeurs, ni éligibles.

La création de Conseils de Prud'hommes maritimes n'a pas été longtemps envisagée, car les juridictions prudhommales déjà créées n'ont pas, en effet, donné les résultats qu'on pouvait escompter. D'autre part, la nature de la profession des marins interdit l'organisation de scrutins accessibles à tous les intéressés. Il fallait aussi rendre la procédure rapide et peu coûteuse. C'est pour ces raisons qu'en vertu de la loi de 1926 les litiges entre armateurs et marins sont dévolus, en principe, au Juge de Paix. Les règles de compétence, de procédure et de prescription sont groupées dans les articles 120 à 131 du Code de Travail Maritime.

CHAPITRE PREMIER

COMPÉTENCE

SECTION I

Compétence « *ratione materiæ* »

L'article 120 du Code du Travail Maritime dispose que les litiges qui s'élèvent en ce qui concerne les contrats d'engagement entre les armateurs et les marins, à l'exception des capitaines, sont portés devant le Juge de Paix et, selon le second paragraphe du même article, les actions en responsabilité pour fautes commises dans l'exécution du contrat d'engagement sont également de la compétence du Juge de Paix.

Le Juge de Paix est donc compétent pour connaître des demandes d'indemnités, de salaires, de frais de rapatriement, concernant une blessure reçue au service du navire, ou une maladie contractée au cours de l'embarquement. Il doit connaître, également, des demandes d'indemnités fondées sur l'art. 11 de la loi du 29 décembre 1905.

Pour cette double raison que la loi de 1926 est d'ordre public et qu'il s'agit de compétence *ratione materiæ*, les Tribunaux Civils ou Administratifs ou les juridictions commerciales qui seraient saisis des litiges visés par l'article 120, doivent se déclarer d'office incompétents. Les Tribunaux de Commerce ont rendu ainsi de nombreux jugements d'incompétence dans les premières années qui ont suivi la loi de 1926 (1).

Dans les ports où existent plusieurs Tribunaux de Paix, celui qui doit connaître des litiges relatifs aux engagements

(1) Trib. Com. Marseille, 15 mars 1928, *Dor. sup.*, t. VII, p. 223 ; Trib. Com. Le Havre, 22 mars 1932, *Dor. sup.*, t. X, p. 262.

maritimes devrait être, selon l'art. 123, désigné par décret contresigné par le Ministre de la Justice et par le Ministre de la Marine Marchande.

Les décrets pris en exécution de cet article ont été signés les 12 février et 11 mars 1927. Le décret du 12 février a désigné, dans les Ports Métropolitains, les Tribunaux de Paix suivants :

Bastia	Tribunal de Paix du	1 ^{er} Canton.
Bayonne	»	» du Canton Nord-Ouest.
Bordeaux	»	» du 1 ^{er} Canton.
Boulogne-sur-Mer	»	» du Canton Nord.
Brest	»	» du 1 ^{er} Canton.
Caen	»	» du Canton Est.
Calais	»	» du Canton Nord-Ouest.
Le Havre	»	» des 1 ^{er} et 2 ^e Cantons.
La Rochelle	»	» du Canton Ouest.
Marseille	»	» du 2 ^e Canton.
Nantes	»	» des 6 ^e et 7 ^e Cantons.
Nice	»	» du Canton Est.
Rochefort	»	» du Canton Sud.
Rouen	»	» du 6 ^e Canton.
Toulon	»	» des 1 ^{er} et 2 ^e Cantons.

Le décret du 11 mars a désigné pour Alger le Tribunal de Paix du Canton Nord et pour Oran celui du Canton Ouest. Il a été jugé par le Tribunal Civil de Marseille que la désignation faite par ces décrets établissait une règle de compétence *ratione materiæ* (1).

La règle attributive de compétence au Juge de Paix revêt, en raison de son insertion dans le Code du Travail Maritime, un caractère d'ordre public. Il en résulte que si le contrat d'engagement prévoyait la compétence d'une autre juridiction, cette clause serait nulle. En vertu du même principe, la clause compromissaire autorisée par l'art. 631 du Code de Commerce serait également nulle (2).

(1) Trib. civ. Marseille, 25 avril 1933, *Dor. sup.*, t. XI, p. 261.

(2) RIEPÉ, t. I, n° 624-10.

SECTION II

Compétence « *ratione personæ* »

A l'exception de celles formées par les capitaines, le Juge de Paix doit connaître des demandes de soins et de salaires de maladie de tous les marins, quels que soient leur grade ou leurs fonctions. Le second capitaine, le médecin, le commissaire doivent, comme le simple matelot, porter leur recours devant le Juge de Paix.

L'article 131 dispose, au contraire, que les litiges survenus entre les armateurs et les capitaines sont soumis à la juridiction commerciale. Le maintien de la compétence des Juges Consulaires à l'égard des capitaines s'explique, d'abord parce que les capitaines prennent part à l'élection des Juges Commerciaux et, ensuite, parce que le capitaine, mandataire de l'armateur, exerce, à l'égard de celui-ci, une fonction commerciale.

Avant la loi de 1926, on admettait que le capitaine et les marins d'un navire de plaisance devaient porter leur recours devant la juridiction civile de droit commun. Il résulte de la lecture des articles 2 et 131 du Code du Travail Maritime, que le capitaine d'un navire de plaisance doit maintenant actionner le propriétaire du navire devant la juridiction commerciale puisqu'est armateur, au sens de la loi, tout particulier pour le compte duquel un navire est armé.

En 1932, le Tribunal de Commerce de Marseille a accueilli, sans se déclarer incompétent, le recours du patron d'un yacht de plaisance qui était tombé malade au service de son bâtiment (1). Il s'agissait, pourtant, d'une matière non commerciale puisque le Tribunal a refusé d'assortir de l'exécution provisoire, la condamnation par lui prononcée contre l'armateur.

Dans le cas où le marin serait décédé sans avoir obtenu

(1) Trib. Com. Marseille, 2 mars 1932, *Dor. sup.*, t. X, p. 179.

ses frais médicaux et salaires, il est certain que ses héritiers devraient respecter la compétence spéciale du Juge de Paix. De même, l'indemnité supplémentaire que pourrait obtenir le marin en cas de faute inexcusable de l'armateur relève de la même juridiction. Dans ces deux cas, les héritiers font valoir des droits qui étaient déjà dans le patrimoine de leur auteur et qui ne peuvent avoir été modifiés du fait de leur transmission par succession.

Mais si les héritiers du marin décédé agissent en vertu de leur droit propre, pour obtenir, par exemple, la réparation du préjudic moral que leur cause le décès de leur parent dans les rares hypothèses où la loi de 1905 ne l'interdit pas, il est certain que le Juge de Paix, en tant que Juge Maritime, ne serait pas compétent, car il s'agirait d'une action étrangère à l'exécution du contrat d'engagement, non visée par l'article 120 de la loi de 1926.

Nous avons déjà indiqué que si l'Etat est substitué à l'armateur par l'abandon forfaitaire, le paiement des soins et le rapatriement doivent être demandés devant le Tribunal de Commerce par le capitaine, et devant le Juge de Paix par les autres membres de l'équipage.

Devant quelle juridiction le marin blessé ou malade à bord d'un navire exploité par l'Etat devra-t-il porter son recours ? Selon M. Ripert, « il est impossible d'assimiler l'Etat propriétaire et exploitant du navire de commerce à un armateur privé. L'Etat a beau assurer l'exploitation de sa flotte par des procédés commerciaux, il n'en reste pas moins Etat souverain, soustrait, en principe, aux règles de droit privé et aux juridictions civiles et commerciales (1) ». Malgré ce principe, M. Ripert conclut que, ni le Conseil d'Etat, ni les Tribunaux de Commerce ne seraient compétents pour accueillir les demandes formées à raison des contrats relatifs à l'exploitation des navires de l'Etat, mais que le Tribunal Civil seul serait compétent (2). Nous pensons que cette règle n'interdit pas aux marins de saisir les Tribunaux de Paix ni aux capi-

(1 et 2) RIPERT, t. I, n° 803-2 et 803-5.

taines de saisir le Tribunal de Commerce quand le défendeur est l'Etat et quand il s'agit de la compétence toute spéciale déterminée par la loi de 1926, car en vertu de l'art. 2 de cette loi, tout service public, pour le compte duquel un navire est armé doit être considéré comme armateur pour l'application du Code du Travail Maritime.

SECTION III

Compétence « *ratione loci* »

Les Compagnies de navigation ont des agences dans de nombreux ports, les marins peuvent tomber malades et être soignés dans les régions les plus diverses et les contestations qui peuvent s'élever à propos du traitement doivent être instruites le plus rapidement possible. Ces considérations ont porté le législateur de 1926 à assouplir les règles de compétence *ratione loci* de façon que la juridiction compétente soit véritablement à la portée des intéressés. Le lieu où le litige doit être porté est déterminé par l'article 122. Le principe est énoncé dans le premier paragraphe de cet article : « Quand le litige naît en France ou en Algérie, soit au port d'embarquement, soit dans un port d'escale, soit au port de débarquement, l'Administrateur de l'Inscription Maritime et le Juge de Paix compétents sont ceux de ce port ».

La seule difficulté présentée par ce texte est la détermination du moment et, par conséquent, du *lieu où naît le litige*. La jurisprudence décide d'une façon constante qu'il ne faut pas confondre le moment où naît le droit du marin avec celui où naît le litige. Le litige ne commence que lorsqu'il est constaté que l'une des parties refuse de reconnaître le droit de l'autre partie. Et le plus souvent, ce refus sera constaté au cours de la tentative de conciliation devant l'Administrateur de l'Inscription Maritime. Par conséquent, en règle générale, le demandeur détermine la compétence de la juri-

diction du port d'embarquement, d'escale ou de débarquement en saisissant l'Autorité Maritime de l'un de ces ports (1). Le Tribunal Civil de Marseille a fort bien résolu cette question de compétence dans la décision suivante : « Attendu que si le droit aux soins a pu naître à Dunkerque, port de débarquement, il est incontestable qu'un litige est né à partir seulement du moment où les parties ont été en désaccord sur les droits et les obligations qu'elles pouvaient avoir, que ce n'est donc qu'à Marseille et à partir du 19 novembre 1930, lorsque l'Administration Maritime a refusé d'admettre B... à la continuation des soins à domicile, que le litige est né ; que c'est donc à bon droit que B... s'est alors retourné vers son armateur qui se trouvait être juridiquement la seule personne à qui il se trouvait lié par un lien de droit pour lui demander, devant le Tribunal de Marseille, port d'embarquement et lieu de naissance du litige, le paiement des indemnités de soins qui pouvaient lui être dues (2) ».

Lorsque le litige naît hors de la Métropole et de l'Algérie, ou lorsque le navire reste trop peu de temps dans le port où le marin est débarqué, l'art. 122, par. 2, détermine des règles de compétence qui s'inspirent de l'adage *actor sequitur forum rei*. « Dans tous les autres cas, dit la loi, et aussi lorsque, par suite du départ du navire, l'instance ne peut être suivie devant les autorités désignées au paragraphe précédent, l'Administrateur de l'Inscription Maritime et le Juge de Paix compétents sont ceux du port où le marin est domicilié ou résidant, ou ceux du port où le marin se trouve momentanément, si la contestation est soulevée par l'armateur, et, si la contestation est soulevée par le marin, ceux du port où l'armateur a son principal établissement maritime ou une agence, et, à défaut, ceux du port d'attache du navire ».

La rédaction de ce texte révèle que l'application de ce

(1) RIPERT, t. I, n° 824-4.

(2) Trib. civ. Marseille, 25 juin 1931, *Dor. sup.*, t. 9, p. 354.

second paragraphe n'est que subsidiaire. La compétence basée sur le domicile du défendeur ne sera retenue que si le litige naît ailleurs que dans un port d'embarquement, d'escale ou de débarquement de France ou d'Algérie, c'est-à-dire, en pratique, quand le litige naîtra à l'étranger ou aux Colonies. En second lieu, il sera encore dérogé aux règles de compétence posées par le premier paragraphe, quand le trop bref séjour du navire empêche que l'instance soit suivie devant les autorités du lieu où est né le litige. Cette dernière disposition ne se comprend que lorsqu'il s'agit d'un port où l'armateur n'a pas d'agence et qu'il appartient alors au capitaine de défendre les intérêts de sa Compagnie.

Que faut-il entendre par ces termes « si la contestation est soulevée par l'armateur (ou par le marin) ? ». Suivant M. Ripert (1), la contestation est soulevée par le demandeur, c'est évidemment la pensée du législateur, on peut seulement dire que l'expression est imparfaitement choisie, car, en réalité, c'est le défendeur qui conteste l'existence d'un droit. Dans les cas, fort rares, où l'armateur serait demandeur au procès, le marin devrait être cité devant l'Autorité Maritime et la Juridiction de son domicile ou de sa résidence, ou encore du port où il se trouve momentanément, l'adage *actor sequitur forum rei* est donc appliqué avec une très grande largeur de vue. Si, au contraire, le marin est demandeur, son procès devra être porté devant la juridiction du port où l'armateur a son principal établissement ou une agence. La loi réserve une option certaine au marin, mais il faut qu'il s'agisse d'une agence véritable. L'existence d'un bureau commercial, d'une adresse au siège d'une autre Compagnie, d'un correspondant dans un port, n'autoriserait pas le marin à choisir ce port pour y citer l'armateur en conciliation ou en justice.

Il arrive que certaines Compagnies, dont le principal établissement est à Paris, n'ont aucune agence dans les ports (2),

(1) RIPERT, t. I, n° 624-4.

(2) Exemple : Société Anonyme des Pétroles Jupiter.

Le marin ne peut citer son armateur devant une Justice de Paix de Paris, puisqu'aucune n'a été désignée par les décrets de 1927 pour connaître des affaires relevant du Code du Travail Maritime. Dans cette hypothèse, la loi prévoit la compétence de l'Autorité Maritime et du Juge de Paix du port d'attache du navire.

Enfin, sous un certain aspect, les réclamations fondées sur l'art. 79 et suivants de la loi de 1926, ne relèvent pas du Juge de Paix qui serait normalement compétent. L'article 82 relatif aux soins à domicile dispose, en effet, que le marin est remboursé de ses frais médicaux et pharmaceutiques jusqu'à concurrence de la somme fixée par le Juge de Paix *du Canton où le marin est en traitement*, conformément à la législation concernant les accidents du travail. Il peut donc arriver que deux juridictions soient compétentes pour la même affaire, l'une devant connaître du principe de la réclamation, l'autre du quantum d'une partie de cette réclamation. C'est évidemment là une situation que le législateur n'a pas réellement voulue. En réalité, cette anomalie de la loi reste sans conséquence, puisqu'en pratique aucune contestation n'est soulevée par les armateurs quant au montant des frais médicaux réclamés.

CHAPITRE DEUXIÈME

PROCÉDURE

SECTION I

Conciliation

La loi de 1926 a prévu expressément dans son article 120 qu'avant d'être portés devant le Juge de Paix, les litiges entre marins et armateurs devaient être soumis à une tentative de conciliation devant l'Administration de l'Inscription Maritime. Il y a là une innovation heureuse de la loi. Les tentatives de conciliation devant l'Autorité Maritime aboutissent assez souvent à un accord alors qu'en droit commun, les tentatives de conciliation échouent presque régulièrement. Dans l'instruction du 10 janvier 1927, notifiant la loi du 13 décembre 1926 aux fonctionnaires de l'Inscription Maritime, le Ministre indiquait en ces termes l'importance qu'il attachait à cette conciliation et l'esprit dans lequel elle devait être dirigée : « Il ne s'agit pas de rechercher un compromis de fait, mais de fixer le droit de chacun d'après le texte des lois, des règlements et des clauses mêmes du contrat d'engagement, et d'amener, par conséquent, soit l'armateur, soit le marin, à reconnaître le mal fondé de sa prétention en mettant en lumière les raisons pour lesquelles la prétention opposée est, au contraire, bien conforme aux stipulations du contrat et aux textes fixant les obligations de chacune des parties. Il s'agit en somme, d'essayer par avance de *dire le droit*, tel que doit le faire le jugement du Juge de Paix, tout en évitant aux parties les délais et les frais devant résulter de leur comparution devant ce magistrat. Aussi, n'ai-je pas besoin d'appeler spécialement votre attention sur l'intérêt qui s'attache à ce que le rôle de conciliateur soit toujours assuré par

le chef du quartier personnellement ou, en cas d'empêchement, par un administrateur adjoint soigneusement choisi ».

Selon l'article 124 de la loi, les parties peuvent se présenter spontanément devant l'Administrateur de l'Inscription Maritime. A défaut et sur la simple demande de l'une d'elles, l'autre partie est convoquée par la voie administrative. Si les parties arrivent à un accord, l'Administrateur dresse un procès-verbal des conditions de l'arrangement, ce procès-verbal constitue un nouveau contrat qui s'impose évidemment aux intéressés. « En cas d'échec de la tentative de conciliation, l'Administrateur de l'Inscription Maritime dresse un procès-verbal dont il est remis au demandeur une copie contenant permission de citer devant le Juge compétent (art. 124, par. 2). Ce permis de citer est absolument nécessaire pour saisir le Juge de Paix. La tentative de conciliation est d'ordre public. A son défaut, le Juge de Paix doit soulever d'office l'irrecevabilité de la demande.

Le permis de citer est, en principe, utilisable devant la Justice de Paix du port où il a été délivré, mais la loi dispose cependant que dans le cas où, par suite du départ du navire, l'instance ne peut être suivie dans le port d'embarquement, d'escale ou de débarquement où il a été obtenu, ce permis est valable devant tout autre Juge de Paix compétent.

La loi n'a pas organisé de tentative de conciliation entre les armateurs et les capitaines : dans l'article 124, en effet, il n'est question que de renvoi devant la Justice de Paix. On doit en conclure que les capitaines doivent s'en tenir à la seule procédure applicable aux juridictions commerciales. Ils pourront donc assigner directement l'armateur sans conciliation préalable.

SECTION II

Procédure devant le Juge de Paix

Le législateur de 1926 a voulu que la procédure devant les Juges de Paix soit encore moins coûteuse et plus rapide que

la procédure ordinaire. Elle est moins coûteuse, car les citations sont délivrées par le Greffier de la Justice de Paix sous forme de lettre recommandée (art. 125). Le jugement est également signifié par lettre recommandée du Greffier qui a l'obligation de prévenir les parties à leur domicile élu ainsi que l'Administrateur de l'Inscription Maritime (article 128). En la forme, la lettre recommandée reproduit uniquement le dispositif du jugement intervenu.

La procédure est également plus rapide. En vertu de l'article 125, les citations peuvent être données de jour à jour ou d'heure à heure et le Juge de Paix statue d'urgence. Pour toute personne inscrite au rôle d'équipage, la citation donnée à bord est valable (art. 126). D'autre part, l'article 127 permet de faire toutes significations au bureau de l'Administrateur de l'Inscription Maritime, lorsque les parties n'ont ni domicile, ni résidence, ni établissement, ni agence dans le lieu où se trouve le Tribunal, et en ce qui concerne l'armateur, lorsque les significations ne peuvent être délivrées au capitaine à bord du navire. Dans cette éventualité, les parties sont réputées de plein droit avoir fait élection de domicile au bureau de l'Inscription Maritime.

L'administrateur transmet aux intéressés par la voie administrative les significations qui lui ont été délivrées. Enfin, la signification des jugements doit être faite par le Greffier dans les trois jours de leur prononcé.

Cette procédure simple et peu onéreuse qui fonctionne depuis 1926 a donné entière satisfaction ; elle a encore été perfectionnée, dans l'intérêt des marins, par le décret du 30 juin 1934 qui a ajouté un alinéa à l'art. 121, pour étendre aux gens de mer certains avantages réservés aux autres travailleurs. Selon le nouveau texte : « Les dispositions des articles 69, par. 4, 75, 76 et 77 du Livre IV du Code du Travail sont applicables aux litiges visés par l'art. 120 ». Le marin peut maintenant être représenté par un mandataire porteur d'un pouvoir sur papier libre et ce pouvoir peut être donné au bas de l'original ou de la copie de la citation. Les actes de procédure, les jugements et actes nécessaires à

leur exécution sont rédigés sur papier visé pour timbre et enregistrés en débet. La partie qui succombe est condamnée aux dépens envers le Trésor. Enfin, l'Assistance Judiciaire peut être accordée au marin qui obtient ainsi la commission d'un avocat pour présenter ses moyens de défense.

SECTION III

Voies de recours

APPEL

Le Juge de Paix connaît en premier et dernier ressort des litiges dont la valeur ne dépasse pas 1.500 francs et il est compétent en premier ressort quel que soit le chiffre auquel la demande puisse s'élever.

L'appel est porté devant le Tribunal Civil de l'Arrondissement. En ce qui concerne les délais d'appel, la loi renvoie aux dispositions de l'art. 13 de la loi du 25 mai 1838. L'appel n'est, par conséquent, pas recevable dans les trois jours qui suivent le prononcé du jugement et il doit être interjeté dans les trente jours qui suivent la signification. Ce délai commence à courir le lendemain du jour de la réception du jugement par la partie intéressée. L'appel est formé par exploit d'huissier avec assignation et le Tribunal Civil statue comme en matière sommaire.

OPPOSITION

Lorsque le Juge de Paix a rendu son jugement par défaut, il peut être fait opposition au jugement, mais seulement à condition que le litige ne puisse donner lieu à appel.

La loi n'a édicté aucune règle particulière relative au délai et aux formes de l'opposition. On admet qu'elle doit être faite dans les trois jours à compter du lendemain de la réception du jugement, mais qu'à raison de ce court délai, le juge pourra admettre une opposition tardive, si l'opposant

démontre qu'il a été dans l'impossibilité de faire opposition plus tôt (art. 20 et 21 Code de Procédure Civile).

On admet que l'opposition doit être réalisée en demandant au Greffier de convoquer à nouveau les parties par lettres recommandées.

POURVOI EN CASSATION

Enfin, les jugements du Juge de Paix peuvent faire l'objet d'un pourvoi en Cassation pour excès de pouvoir ou violation de la loi, et les jugements rendus sur appel par le Tribunal Civil peuvent également être déférés à la Cour de Cassation comme en matière ordinaire.

CHAPITRE TROISIÈME

PRESCRIPTION

Les actions en paiement de soins et de salaires de maladies se prescrivaient par un an sous l'empire du Code de Commerce. On appliquait aux demandes fondées sur l'article 262, la prescription prévue par l'art. 433 du Code de Commerce. L'obligation de donner les soins était, en effet, considérée comme l'accessoire ou le complément de l'obligation aux salaires.

Le Code du Travail Maritime a maintenu cette même prescription dans une disposition plus générale : En vertu de l'article 130 : « Toutes actions ayant trait au contrat d'engagement sont prescrites un an après le voyage terminé ». Cette prescription s'étendant à toutes les actions relatives au contrat d'engagement met fin à une controverse relative à la prescription applicable aux agents du service général. Il n'est plus douteux, d'autre part, que les actions basées sur la faute de l'armateur s'éteignent également par la prescription d'un an. Il a également été jugé que l'art. 130 de la loi du 13 décembre 1926 s'applique aux actions du capitaine comme à celles de tous les marins (1).

Le point de départ de cette prescription se place au jour où le voyage est terminé : et cette règle doit s'appliquer alors même que le contrat d'engagement aurait pris fin au cours du voyage. Mais on doit, cependant, admettre, comme en matière d'accident du travail, que lorsque l'armateur a commencé à traiter et payer le marin malade, la prescription ne court que du jour où l'armateur cesse le paiement des salaires.

Cette prescription est susceptible d'interruption. Les cau-

(1) Trib. Com. Marseille, 12 avril 1935, *Rec. Marseille* 1936, I, 103.

ses d'interruption seront : un commandement de payer, une citation en justice et même une citation en conciliation, puisque la conciliation est d'ordre public, ou **encore une** reconnaissance faite par l'armateur, du droit de **celui contre** lequel il prescrit.

S'agissant d'une courte prescription il doit également être décidé que la citation devant un tribunal incompétent est **interruptive**.

Il convient de noter, enfin, que cette **prescription**, édictée dans l'intérêt de l'ordre public, n'est pas basée sur une présomption de paiement. Et quand elle est acquise au **profit** du débiteur, le créancier ne saurait être admis à **démontrer** que le débiteur n'a pas rempli ses obligations. La déchéance instituée par l'article 130 est absolue.

CONCLUSION

La seule lecture des articles du Code du Travail Maritime, à l'étude desquels nous nous sommes principalement attachés, démontre que les marins bénéficient d'un statut juridique tout à fait exceptionnel. La protection dont ils jouissent en cas de blessure ou de maladie est singulièrement plus étendue que celle accordée aux ouvriers de l'Industrie ou du Commerce terrestres par la loi du 9 avril 1898.

Cette dernière loi créant de toutes pièces le risque professionnel à la charge des employeurs a été une révolution dans le monde du travail. La loi du 13 décembre 1926 n'a été, au contraire, que le résultat d'une évolution ; nous espérons l'avoir démontré en évoquant le plus souvent possible les textes anciens dont sont directement issus les articles 79 et suivants du Code des Marins.

Sur beaucoup de points, en effet, les articles que nous avons étudiés consacrent des solutions admises par les textes antérieurs ou par la jurisprudence des Tribunaux de Commerce.

Les nouvelles précisions apportées par le Code de 1926 n'ont pas, le plus souvent, touché aux grands principes qui dominent depuis si longtemps notre matière, ou alors, elles n'ont touché à ces principes que pour en modifier l'application, soit dans son étendue, soit dans ses détails. Cela est vrai pour toutes les dispositions qui régissent l'hospitalisation, le paiement des salaires, le rapatriement et l'abandon forfaitaire.

Et, cependant, malgré ses origines lointaines, malgré l'importante jurisprudence qui l'a inspiré, malgré son élaboration en Commissions Paritaires, le Code du Travail Maritime a déconcerté l'Armement dès le début de sa mise en application. C'est qu'il y avait des éléments vraiment nouveaux dans les textes de 1926. Si nous envisageons la loi d'un point de vue général, on peut, à notre avis, y découvrir

trois innovations importantes. Elles concernent la procédure, la possibilité des soins à domicile et l'extension aux plus extrêmes limites de la responsabilité de l'armateur en cas de maladie survenue au cours de l'embarquement.

I

Ce ne sont pas les nouvelles règles de procédure qui ont déconcerté l'Armement. Les armateurs, comme les marins, avaient intérêt à ce que la procédure devint simple, rapide et économique. Il était tout à fait logique, d'autre part, de confier le sort de ces affaires maritimes aux Juges de Paix du littoral. Ces magistrats ont la formation juridique qui s'impose dans toute œuvre de justice et l'expérience démontre que, saisis d'une quantité de litiges du même ordre, ils se familiarisent rapidement avec les difficultés d'application de la loi.

II

L'organisation des soins à domicile a, au contraire, attiré les critiques les plus sévères de l'Armement. Nous avons indiqué tous les désavantages et tous les risques de fraude que comportait l'art. 82 dans sa rédaction de 1926. Ces inconvénients ont, en partie, disparu depuis le décret de 1934. Mais il reste, pour l'armateur, que l'obligation de payer le traitement des marins soignés à leur domicile est souvent onéreuse et génératrice de contestations multiples sur la date de la guérison.

Nous en voyons la raison dans ce fait que le marin est uniquement soigné par son médecin et que le contrôle de l'armateur, n'étant pas contradictoire, est inefficace. Il n'est pas logique de confier la mission de départager deux médecins d'un avis différent à un troisième qui ne visite le malade que bien longtemps après sa guérison et qui n'a ainsi qu'une connaissance indirecte des faits soumis à son examen. En pratique, le médecin expert dont le rapport, aux yeux du Juge, a plus de valeur que les certificats des médecins traitants et contre visiteurs, est le seul qui n'ait pas eu la possibi-

lité d'assister personnellement à l'évolution de la maladie contestée, soit dans son existence, soit dans sa durée.

Le moyen le plus simple pour mettre une terme à ces difficultés trop fréquentes, serait de prévoir l'organisation d'un contrôle contradictoire des soins comme en matière d'accidents du travail ou encore de décider que les bulletins de santé seront signés par le médecin traitant et par le médecin contrôleur.

Un autre moyen pourrait consister à donner la direction du traitement à un médecin choisi par le marin et l'armateur sur une liste de médecins agréés par l'Autorité Maritime et directement honorés par celle-ci. Cette solution serait difficilement admise par les intéressés, mais elle aurait l'avantage de prévenir les expertises et, d'autre part, on ne pourrait lui reprocher de n'être pas en harmonie avec l'évolution de nos principes sociaux qui tendent vers la main mise de l'Etat sur les activités privées les plus diverses.

III

Nous avons soutenu que la loi de 1926 avait étendu la responsabilité de l'armateur au point de mettre à la charge de celui-ci toutes les maladies qui apparaissent au cours de l'embarquement. L'armement, nous l'avons vu, n'entend pas conférer à l'art. 79 le sens d'une modification aux anciens textes. Et la Cour de Cassation, dans ses plus récents arrêts, a modifié sa jurisprudence pour revenir à la théorie de la présomption légale défendue par les armateurs.

Nous pensons, cependant, que les marins jouissent, à ce sujet, de la plus large protection en cas de maladie survenue à bord. C'est, à notre sens, la conclusion qu'impose l'interprétation stricte de la loi ; c'est aussi ce qu'exige l'application pure et simple d'un forfait, c'est, enfin, la conséquence directe de cette idée que le législateur a mis à la charge de l'armement non pas un risque professionnel, mais un risque social.

On peut, ou non, approuver la philosophie qui inspire les lois sociales.

On peut, d'abord, préférer cette théorie essentiellement juridique selon laquelle la responsabilité de l'armateur ne prendra naissance que si, par son activité professionnelle, il cause un dommage quelconque à ceux qui sont à son service. Mais alors, pourquoi l'armateur n'encourrait-il aucune sanction pour ses fautes légères ? En vertu de quelle contrepartie jouirait-il d'une protection exorbitante du droit commun ? Puisque des textes spéciaux régissent les rapports de l'armateur avec ses équipages, il n'y a pas lieu, croyons-nous, de forcer le sens de ces textes pour les rattacher à un principe qu'on infère d'autres lois ou de théories juridiques plus générales.

A un second point de vue, il n'est pas possible de ne pas apercevoir l'illogisme qui résulte des textes législatifs qui régissent dans leur ensemble les maladies des marins. Les articles 79 et suivants de la loi de 1926 régissent les rapports des armateurs et des marins en ce qui concerne les maladies de ces derniers jusqu'à la guérison ou jusqu'au moment où la maladie devient incurable, ou encore jusqu'à la mort du marin, si elle survient pendant le traitement. Pour cette période de temps, c'est le risque social en vertu duquel sera mise en jeu la responsabilité de l'armateur. C'est au nom de ce risque social que l'armateur se voit imposer l'obligation aux soins. Aucune contrepartie n'est exigée du marin, et pour tout dire, il recevra gratuitement les soins dont il a besoin.

Le marin devient-il incurable, inapte à la navigation, son décès survient-il ? alors une législation différente va intervenir : c'est la loi de 1905-1930, et des principes tout autres vont entrer en jeu. Ils se traduisent par une sorte d'assurance mutuelle à laquelle participent armateurs et marins, par la Caisse de Prévoyance des Marins Français. Là disparaît toute idée de risque social. Il n'est pas niable, en effet, que les prestations fournies aux marins incurables ou inaptes à la navigation, que les rentes payées aux veuves des marins décédés sont la contrepartie immédiate des versements conjugués des deux parties en cause.

On aperçoit mal le fondement d'une telle distinction et, en réalité, on pourrait en trouver une raison en considérant que la loi de 1905, d'une part, et la loi de 1926, d'autre part, sont issues de pensées législatives différentes. Entre 1905 et 1926, l'évolution du Droit ne saurait être méconnue. Le caractère social, que nous n'avons cessé de signaler, de toutes les lois composant la Charte du Travail n'a sans doute pas manqué d'imprimer à la loi de 1926 le sens nouveau que nous voulons y voir.

Pour ceux qui, se rangeant à l'avis le dernier exprimé de la Cour de Cassation, veulent rester attachés aux principes de la responsabilité pure et simple, ne pourrait-on concevoir une unification de la législation que nous venons de rappeler. Ne pourrait-on imaginer une vaste assurance dont les effets s'appliqueraient aux maladies et aux blessures des marins sans distinction des différents stades auxquels on peut les considérer. La Caisse de Prévoyance des Marins Français, alimentée par des versements plus élevés, couvrirait alors tous les risques depuis leur naissance jusqu'à l'extinction de leurs derniers effets. Ainsi serait supprimée une dualité de régime difficile à comprendre et dont est exempte la législation sur les accidents du travail terrestre. D'autre part, seraient couverts par ce moyen les risques personnels encourus par les marins eux-mêmes et qu'on ne saurait légitimement imputer à la responsabilité des armateurs. L'augmentation de la contribution des marins en serait la juste contrepartie.

Le dernier avantage d'une telle conception ne serait pas le moindre. Il consisterait à mettre fin à une controverse juridique à la vérité difficile à résoudre entre la théorie de la responsabilité et celle du risque social. Ainsi seraient supprimées pour les marins les innombrables difficultés qui se dresseront à coup sûr devant eux si la théorie récemment admise par la Cour de Cassation doit définitivement l'emporter.

Tel est, à notre sens, l'effort législatif vers lequel on pourrait tendre et qui nous semble s'inspirer de la logique, tout en conduisant à d'heureux résultats pratiques.

Quoi qu'il en soit, en nous défendant de juger ici les diverses théories que l'on peut proposer en une telle matière, nous tenons pour certain que la législation en vigueur s'est prononcée en faveur du Risque Social, ce qui nous fait penser que l'interprétation de l'article 79 que nous avons défendue est seule conforme à la pensée profonde du législateur.

Cette interprétation, nous l'avons vu, est tout à fait en harmonie avec les principes les plus modernes de notre Droit dans lequel la solidarité joue un rôle sans cesse accru.

Mais si on admet que la loi de 1926 est parfaitement en accord avec cette théorie de la responsabilité sans faute, ni même sans risque professionnel, on est amené à se demander pourquoi cette solidarité, si pronée à l'heure présente, ne jouerait toujours que dans le même sens. En vertu de quel principe d'équité l'armateur devrait-il toujours secourir le marin ? En réalité, nous croyons qu'il est inutile de rechercher un équilibre quelconque dans les relations juridiques *d'un* armateur et *d'un* marin. Il faut admettre, selon les tendances certaines des idées actuelles, que le législateur a, avant tout, visé à l'équilibre des *classes*. La seule constatation que d'un côté les armateurs disposent du capital, et que de l'autre côté, les gens de mer atteints de quelque façon que ce soit dans leur activité risquent de périr s'ils ne sont pas secourus, suffit à créer des obligations et des privilèges dont le jeu aidera à la répartition des richesses. La Charité n'est plus seulement une vertu, elle est aussi une obligation légale.

VU :

Le Doyen de la Faculté,

H. NÉZARD.

VU :

Le Professeur, Président de la Thèse,

B. PERREAU.

Vu et permis d'imprimer :

*Le Recteur de l'Académie,
Président du Conseil de l'Université,*

DAURE.

TABLE DES MATIÈRES

	PAGES
INTRODUCTION	I
PREMIERE PARTIE. — Conditions d'application de la loi.	1
CHAPITRE PREMIER : CHAMP D'APPLICATION DE LA LOI.....	3
SECTION 1. — <i>Nature et genre de la Navigation</i>	3
§ 1. — Navigation maritime.....	4
§ 2. — Valeur du rôle d'équipage.....	6
§ 3. — Navigation professionnelle et active.....	8
SOUS-SECTION 1. — <i>Genre de la Navigation</i>	11
§ 4. — Navigation de plaisance.....	12
§ 5. — Petite pêche.....	14
SECTION 2. — <i>Personnes protégées</i>	16
§ 1. — Inscription sur le rôle d'équipage.....	17
§ 2. — Mode d'engagement.....	18
§ 3. — Fonction à bord.....	22
SECTION 3. — <i>Situations n'entraînant pas l'application de la loi</i>	26
§ 1. — Artisans à bord.....	27
§ 2. — Marins étrangers.....	29
CHAPITRE II : RISQUES PRÉVUS PAR L'ARTICLE 79.....	34
SECTION 1. — <i>Blessure au service du navire</i>	34
§ 1. — Cas du marin blessé à bord.....	35
§ 2. — Cas du marin blessé à terre.....	36
§ 3. — Obligation de déclarer la blessure.....	40
SECTION 2. — <i>Maladies à la charge de l'armateur</i>	41
I. <i>Etude du texte et de la jurisprudence</i>	42
§ 1. — Etude du texte.....	42
§ 2. — Etude de la jurisprudence relative aux maladies.....	46
§ 3. — Discussion du risque de l'armateur.....	51
II. <i>Application de l'article 79 aux maladies</i> ...	57
§ 4. — Cas général.....	57
§ 5. — Rechute et crise aiguë d'une maladie chronique..	60
§ 6. — Maladies vénériennes.....	63
§ 7. — Maladies survenues avant le départ ou après le débarquement	68
SECTION 3. — <i>Fait intentionnel ou faute inexcusable</i>	70

	PAGES
DEUXIEME PARTIE. — Etendue de l'obligation de l'Armateur	75
CHAPITRE PREMIER : OBLIGATION AUX SOINS.....	77
SECTION 1. — <i>Fourniture directe des soins</i>	77
§ 1. — Débarquement	78
§ 2. — Nature des soins.....	79
§ 3. — Surveillance des soins par le marin.....	81
SECTION 2. — <i>Soins à domicile</i>	82
§ 1. — Jurisprudence antérieure à 1926.....	82
§ 2. — Conditions des soins à domicile selon la loi de 1926.....	85
§ 3. — Conditions des soins à domicile selon le décret de 1934.....	89
§ 4. — Prestations de l'armateur dans le cas de soins à domicile	94
§ 5. — Droit de contrôle de l'armateur.....	95
SECTION 3. — <i>Fin du traitement</i>	98
§ 1. — Guérison	98
§ 2. — Consolidation ou chronicité.....	100
§ 3. — Fait du marin et décès.....	105
SECTION 4. — <i>Abandon forfaitaire</i>	107
§ 1. — Conditions de l'abandon.....	108
§ 2. — Effets de l'abandon.....	110
CHAPITRE II : PAIEMENT DES SALAIRES ET RAPATRIEMENT....	112
SECTION 1. — <i>Salaires de maladie</i>	112
§ 1. — Calcul des salaires.....	112
§ 2. — Durée de l'obligation aux salaires.....	115
SECTION 2. — <i>Rapatriment</i>	118
CHAPITRE III : DROIT DU MARIN A UNE INDEMNITÉ SUPPLÉMENTAIRE. FAUTE DE L'ARMATEUR.....	121
§ 1. — Faute de l'armateur avant 1898.....	121
§ 2. — L'article 11 de la loi du 21 avril 1898.....	122
§ 3. — L'article 11 de la loi du 29 décembre 1905.....	125
§ 4. — Définition de la faute intentionnelle ou inexcusable	126
§ 5. — Faute inexcusable de l'armateur vis-à-vis de non cotisants	128

	PAGES
TROISIEME PARTIE. — Litiges entre armateurs et marins	131
CHAPITRE PREMIER : COMPÉTENCE	133
SECTION 1. — <i>Compétence ratione materiæ</i>	133
SECTION 2. — <i>Compétence ratione personæ</i>	135
SECTION 3. — <i>Compétence ratione loci</i>	137
CHAPITRE II : PROCÉDURE	141
SECTION 1. — <i>Conciliation</i>	141
SECTION 2. — <i>Procédure devant le Juge de Paix</i>	142
SECTION 3. — <i>Voies de recours</i>	144
CHAPITRE III : PRESCRIPTION	146
CONCLUSION	149
